

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

La Protection internationale des Marins

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 30 Mai 1933, à 2 heures

PAR

LÉONCE GROSJEAN

PRÉSIDENT : M. OUALID, Professeur.
SUFFRAGANTS : M. LESCURE, Professeur.
M. Roger PICARD, Professeur.

PARIS
LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON & C^{ie}
160, RUE SAINT-JACQUES

1933

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

La Protection internationale des Marins

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 30 Mai 1933, à 2 heures

PAR

LÉONCE GROSJEAN

PRÉSIDENT : M. OUALID, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. LESCURE, Professeur.

M. Roger PICARD, Professeur.

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^{ie}

160, RUE SAINT-JACQUES

1933



INTRODUCTION

Les marins ont toujours été l'objet d'une protection spéciale de la part des législateurs. Les origines d'une réglementation protégeant le marin remontent à une époque très ancienne. Nous possédons des recueils qui le témoignent. Les Rôles d'Oléron rassemblent des jugements datant du milieu du ^{xiii}^e siècle, et qui furent reproduits presque intégralement dans les « Jugements de Damme » (ville de Flandre), dans les « Lois de Wisby » (ville de Gothland dans la Baltique) et dans le « Blackbook » de l'Amirauté anglaise. Ces rôles étaient répandus dans l'Atlantique, la Manche, la Mer du Nord et la Baltique. Citons les deux articles caractéristiques suivants :

ARTICLE 6.

« Lorsque les matelots loués pour un voyage vont à terre sans permission, et que là ils s'enivrent, se querellent ou se battent au point d'être blessés ou malades, le patron n'est pas tenu de les faire guérir ni de rien leur fournir ; il peut même les congédier ; et, s'il est nécessaire de les remplacer, ils sont tenus d'indemniser le patron de l'excé-

dent des loyers qu'il serait obligé de payer à d'autres. Mais si le patron les envoie à terre pour le service du navire, et qu'ils soient blessés, ou qu'il leur arrive tout autre accident, ils doivent être traités jusqu'à guérison aux dépens du navire. C'est le jugement en ce cas.

ARTICLE 7.

Lorsqu'un homme de l'équipage tombe malade en faisant le service du navire, le patron doit le mettre à terre, le placer dans une maison, lui procurer de la graisse ou chandelle pour l'éclairer, lui donner un des serviteurs du navire ou louer une femme pour le soigner, et lui fournir des vivres comme il en aurait reçu dans le navire s'il était en santé ; mais il ne doit rien de plus, s'il ne le veut ; et si l'homme malade veut avoir une nourriture plus délicate, le patron n'est pas obligé de la lui fournir, si ce n'est à ses dépens. Lorsque le navire est en état de partir, le patron n'est pas obligé d'attendre la guérison du malade qui conserve le droit d'être payé de ses loyers, et, s'il meurt, sa femme et ses héritiers ont les mêmes droits. C'est le jugement en ce cas.

Le Consulat de la Mer est une compilation des coutumes appliquées par les tribunaux de la Méditerranée, dès le xiv^e siècle. Son lieu d'origine paraît être Barcelone, quoique Gênes lui dispute cet honneur. Durant le xvi-xvii^e siècle, le Consulat fut traduit en italien, en français, en hollandais, en allemand, en anglais. Son influence fut si profonde qu'on lui doit la similitude qui existe encore dans les codes nationaux de notre époque. Citons, par exemple, les chapitres suivants ;

CHAPITRE 127.

... Le patron est tenu, lorsque le matelot tombe malade après avoir travaillé pendant trois jours, de lui payer la moitié de son salaire ; et s'il ne peut entrer à bord, il doit le laisser à terre si les autres jugent qu'il ne peut faire le voyage : si l'on est en pays étranger, il doit lui payer cette moitié du salaire, quand même il n'aurait pas de deniers à suffire ; dans ce cas, il doit l'emprunter, car il faut que le malade reçoive ce salaire ; et si le patron meurt, ses exécuteurs testamentaires doivent remplir cette obligation.

CHAPITRE 128.

... Le patron est encore obligé envers le matelot, de manière que si celui-ci tombe malade et meurt à bord, tout son salaire doit être payé ; s'il y a sur le navire quelqu'un de ses parents, les effets du défunt doivent lui être délivrés ; et même que le défunt l'ait ordonné ou non, il faut les rendre à ses enfants ou à sa femme si elle demeurait avec son mari pendant qu'il vivait ; mais si elle ne lui était pas fidèle, ou si elle n'était pas avec lui quand il a quitté son pays, ou si elle a pris la fuite après le départ de son mari, le patron, de concert avec l'écrivain, et avec le consentement de la justice, doit les donner aux parents les plus proches.

Mentionnons encore les ordonnances de Trani (port de l'Adriatique) qui s'appliquaient dans la Méditerranée Orientale.

Ces recueils faisaient autorité pour tous les marins. Il y avait une unité internationale du droit coutumier des

gens de mer. Mais elle fut progressivement brisée dès le xv^e siècle, par les réglementations des autorités locales ou corporatives comme les « Reces » de la Ligue Hanséatique, puis par les rois.

La première réglementation de caractère nationale est celle de Louis XIV, inspirée par Colbert, l'« Ordonnance sur la Marine de 1681 ». Elle est basée sur les anciennes coutumes du droit maritime, sur les Rôles d'Oléron et le Consulat de la Mer.

ARTICLE 11.

Le matelot qui sera blessé au service du navire, ou qui tombera malade pendant le voyage sera payé de ses loyers et pansé aux dépens du navire. Et s'il est blessé en combattant contre les ennemis ou les pirates, il sera pansé aux dépens du navire et de la cargaison.

ARTICLE 12.

Mais s'il est blessé à terre, y étant descendu sans congé, il ne sera point pansé aux dépens du navire, ni des marchandises, et il pourra être congédié, sans pouvoir prétendre que ses loyers à proportion du temps qu'il aura servi.

ARTICLE 13.

Les héritiers du matelot engagé par mois qui décèdera pendant le voyage seront payés des loyers jusqu'au jour de son décès.

ARTICLE 14.

La moitié des loyers du matelot engagé par voyage sera dûe s'il meurt en allant, et le total si c'est au retour ; et s'il naviguait au fret ou au profit, sa part entière sera acquise à ses héritiers en France, pourvu que le voyage soit commencé.

A l'ordonnance de Colbert succéda en France le Code de Commerce qui se borne souvent en droit maritime à la reproduire. Ajoutons, depuis 1926, le Code du Travail Maritime et le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Les autres pays imitèrent la France. Chacun voulut avoir son code national. Ils étaient revisés à des périodes assez éloignées. La réglementation devenait de plus en plus précise. Mais aussi les différences entre les législations s'accroissaient.

Avant la guerre, les codifications avaient fait disparaître l'uniformité.

Le but de l'organisation internationale du travail créée par la Partie XIII du Traité de Versailles est de protéger les travailleurs et d'établir une paix universelle fondée sur la base de la justice sociale.

Les raisons motivant une réglementation internationale dans le traité de Versailles valent pour le travail maritime autant qu'à l'égard du travail à terre.

Améliorer les « conditions de travail impliquant pour un grand nombre de personnes l'injustice, la misère et les privations, ce qui engendre un tel mécontentement que la paix et l'harmonie universelles sont mises en danger. »

Empêcher la concurrence déloyale « attendu que la non adoption par une nation quelconque d'un régime de tra-

vail réellement humain fait obstacle aux efforts des autres nations désireuses d'améliorer le sort des travailleurs dans leur propre pays ».

Un danger menace les marins du fait d'une législation spéciale à chaque Etat. En cette matière le besoin de règles internationales protectrices se fait sentir plus qu'en tout autre.

La concurrence entre les Etats dans le commerce maritime est plus âpre qu'ailleurs, car les principes libre échangistes dominent. Chaque armateur cherche à abaisser son prix de revient, et l'un des procédés consiste à aggraver la situation du marin, parfois en diminuant son salaire, ou en exigeant de lui un travail plus fatigant et d'une durée plus longue, ou par tout autre moyen analogue.

En outre le marin est par lui-même une sorte d'entité internationale. Il va dans tous les pays, sur des navires de nationalités diverses. Il voyage seul et il a besoin d'une protection en quelque endroit qu'il aille. Pour que le marin puisse connaître ses droits et ses obligations, il est nécessaire qu'ils ne varient pas avec le pavillon du navire ou la partie du globe sur laquelle il se trouve — d'où la nécessité d'une réglementation internationale de protection des marins.

L'antériorité de la législation protégeant le marin sur les autres législations protectrices des travailleurs s'explique par le besoin de défendre les gens de mer contre les dangers spéciaux venant de leur métier, alors qu'ailleurs ce besoin n'existait pas avant le développement industriel datant du XVIII^e siècle.

Cette protection internationale vers le XIII^e siècle, se transforme en protection nationale au XVII^e siècle, tend aujourd'hui à revenir internationale grâce aux projets de conven-

tion et aux recommandations adoptés aux Conférences Internationales du Travail et ratifiés par les Etats.

Le travail fourni est très important et les résultats obtenus quoique ne répondant pas à tous les espoirs mis en eux sont loin d'être négligeables. Notre étude sera assez succincte. Nous ne pourrons approfondir la législation spéciale à chaque nation pour toutes les questions concernant la protection internationale des marins et nous devons nous borner à des comparaisons générales. Nous suivrons le plan suivant :

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — La définition du terme marin.

1^{re} *partie*. — Le statut international du marin.

2^e *partie*. — La protection internationale du marin contre les accidents et les maladies.

3^e *partie*. — La durée du travail du marin.

4^e *partie*. — Autres problèmes résolus par les Conférences Internationales du Travail ou étudiés par le B. I. T.

Conclusion.

CHAPITRE PRELIMINAIRE

On rencontre tout au début de la question de la protection internationale des marins, la définition du terme marin, savoir ce que signifient les mots gens de mer et marins dans les conventions.

Le terme marin s'entend de manières fort différentes.

Pour chaque convention ou recommandation on délimite son champ d'application et on s'efforce de montrer ce qui se place sous cette dénomination. Les propositions des gouvernements sur le sens à lui donner varient avec les époques, d'où résultent des discussions souvent très délicates.

A la Conférence de Gênes, en 1920, M. Pierrard, délégué gouvernemental belge, dit que la Commission du Statut international des marins dont il était le rapporteur, avait adopté pour le mot marin la définition suivante : « Le terme « marin » est employé pour désigner toute personne engagée pour travailler à bord d'un navire quelconque aux fins du voyage, quelle que soit sa fonction, qu'il s'agisse d'un membre de l'équipage ou de toute autre personne, que ce navire soit public ou privé, à l'exception toutefois des navires de guerre ».

M. de Rousiers, délégué des armateurs français, trouva la définition insuffisante, car elle comprend les dockers et les ouvriers réparant les avaries du navire. Aussi proposait-il d'appeler marin.

« Toute personne engagée au service d'un navire et inscrite sur son rôle d'équipage ».

M. Hansen, Norvège, était d'accord avec M. de Rousiers. En plus, il demanda qu'on remplaça les mots « aux fins du voyage » par ceux « pendant le voyage ».

M. Pierrard répondit qu'il était prêt à accepter au nom

de la Commission du Statut les modifications proposées par M. de Rousiers, mais qu'il ne pouvait pas admettre celle de M. Hansen, car alors on excluerait les marins qui étaient dans les ports. Il termina, en reconnaissant qu'il était en plein accord avec M. Fontaine et M. Henson pour réserver la définition du mot marin à un collège de juristes et que la Commission se contentait d'indications de directions.

La Conférence de Gênes, en adoptant le projet de convention concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, déclara que « pour l'application de la présente convention, le terme « marin » est applicable à toutes les personnes employées à bord de tout navire effectuant une navigation maritime.

Pour le projet de convention sur le placement des marins, la même signification était donnée par la Conférence, sauf qu'on excluait les officiers de son application.

La définition du terme marin fut demandée aux gouvernements dans le questionnaire de 1925 sur la Codification internationale des règles relatives au contrat d'engagement des marins.

Le gouvernement français répondit qu'elle s'applique à toute personne employée à bord d'un navire effectuant une navigation maritime ».

Le gouvernement allemand proposa la définition du code allemand.

Le gouvernement britannique trouva préférable la définition adoptée dans les Conventions de Gênes à celle de la Commission du statut et il pensait que cette définition serait toujours établie en tenant compte de celles existant dans les codes nationaux.

La majorité des gouvernements étant favorable à la défi-

dition de la Commission du statut, ce fut celle-là que le B. I. T. présenta dans le projet de convention.

A la neuvième session de la Conférence Internationale du Travail, la définition du terme marin souleva peu de discussion. M. Saralegui y Casellas, délégué gouvernemental de l'Espagne, proposa un amendement, tendant à étendre les avantages de la Convention à toutes les personnes engagées d'une façon permanente sur un navire, malgré qu'elles ne figurent pas d'après certaines législations au rôle d'équipage.

M. Devos, délégué gouvernemental belge, rapporteur de la Commission du contrat d'engagement des marins s'y opposa. Pour être considéré comme marin, le texte de la Commission réclamait deux conditions : l'engagement à bord d'un navire et l'inscription sur un document officiel. « Si vous laissez tomber la seconde condition, dit M. Devos et si vous ne maintenez que la première, vous comprenez dans le terme « marin » toutes les personnes qui viennent à bord, à quelque titre que ce soit, y compris les arrimeurs, y compris les ouvriers débarquant ou embarquant la marchandise, qui sont des ouvriers terrestres et qui ne peuvent pas être compris dans la réglementation maritime que nous établissons ici ». La Conférence le suivit dans cette opinion et l'amendement de M. Saralegui supprimant les mots « et figurant au rôle du navire » fut rejeté à mains levées.

Les projets de convention concernant le contrat d'engagement et le rapatriement des marins contenaient tous deux les phrases suivantes pour délimiter leur champ d'application. « Le terme « marin » comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lors-

qu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage ; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat ».

La Conférence Internationale du Travail à sa treizième session n'étudia pas cette question. Dans les rapports du B. I. T., on s'occupa de délimiter le champ d'application des conventions projetées, sans donner au mot marin une définition propre, même on n'utilisa pas ce terme : par exemple les avants projets de conventions concernant la réglementation des heures de travail à bord, ou ceux sur la protection des gens de mer on lit que :

« La présente Convention s'applique à toutes personnes employées à bord des navires visés au paragraphe a) ci-dessus et figurant à leur rôle d'équipage, exclusion faite toutefois des capitaines, des chefs de service... etc. » ou encore :

« Les obligations de l'armateur s'appliquent à l'égard de toute personne employée à bord de tout navire possédant la nationalité du Membre, effectuant habituellement une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre. La législation nationale pourra prévoir des exceptions pour... etc. »

A une définition, on substitua une énumération variable suivant les sujets. Cette question qui avait beaucoup d'importance lorsqu'on pensait pouvoir réaliser un Statut international des marins, en a perdu depuis que l'on se contente de réglementer par fractions la matière si vaste et si complexe de la protection internationale des gens de mer. Il semble même que cette méthode paraît mieux appropriée aux problèmes maritimes qui demandent une délimitation précise plutôt qu'une définition vaste, sujette à contestations.

PREMIÈRE PARTIE

Statut international des Marins

CHAPITRE PREMIER

La Conférence de Gênes.

SECTION I

Les conditions spéciales dans lesquelles travaillent les marins demandent des mesures particulières pour que les obligations qui lient le capitaine ou l'armateur et les marins soient établies avant que le marin prenne son travail.

Les gens de mer en embarquant sur un navire signent un contrat qu'on appelle un contrat d'engagement. Dans les Etats maritimes les lois établissent des règles pour l'engagement et le renvoi des marins, des sanctions pour les clauses du contrat ainsi qu'un contrôle de l'Etat. Ces contrats diffèrent suivant les pays, d'où l'utilité pour les marins de signer un contrat qui serait uniforme, ne dépendant pas du pavillon du navire.

Les règles sur les contrats d'engagement ne visent que la forme des contrats et non pas le fond même de l'accord. Ces lois concernent essentiellement l'engagement des marins dans leur propre pays, à l'étranger et leur congédiement.

On distingue dans tous pays les navires au long cours de ceux de cabotage. Pour les navires au long cours les lois de la plupart des Etats maritimes exigent que le contrat soit signé par le marin et par le capitaine ou l'armateur en présence d'un fonctionnaire de la marine. Ce contrat n'est plus valable et a besoin d'être renouvelé au bout d'un certain temps. Pour les navires de cabotage les règles sont analogues mais moins rigoureuses ; souvent les prescriptions, au lieu d'être obligatoires sont facultatives.

Quand les marins sont engagés dans un port étranger, la présence du consul est fréquemment exigée lors de la signature du contrat d'engagement, et l'on suit autant que possible la procédure ordinaire.

Pour le licenciement des marins on procède en général de la même façon que lors de l'engagement en présence d'un membre de l'administration maritime. Des formalités spéciales sont exigées dans chaque Etat afin de sauvegarder les droits du capitaine et des marins.

Ces lois pour être appliquées ont besoin d'être contrôlées par les Etats qui les édictent. Aussi contiennent-elles des articles visant leur application. On peut distinguer trois groupes : Contrôle général, pénalités, règlement des contestations.

Une surveillance est exercée par les fonctionnaires maritimes lors de l'engagement et du licenciement des marins et un contrôle sur tous les papiers du bord. Un navire ne peut quitter un port sans que ses papiers soient en règle. En cas d'infraction aux lois des peines variées ont été édictées par les nations suivant la gravité de l'acte commis. Lorsque des contestations naissent au sujet du contrat, des mesures particulières sont stipulées. Presque toujours un fonctionnaire de la marine marchande ou un consul essaye

de résoudre le conflit à l'amiable et en cas d'impossibilité il s'efforce par ses conseils d'aider la partie qu'il croit lésée à obtenir justice.

Une autre mesure a été appliquée, sous certaines conditions aux Etats-Unis, en Norvège, en Suède, c'est le contrôle par les syndicats ouvriers de l'exécution des contrats.

*
* *

Les personnes qui s'intéressent aux questions maritimes pensent naturellement, par suite de l'identité des conditions de travail des gens de mer et de l'analogie entre les lois maritimes des Etats, à composer un Code International commun qui établirait des garanties réciproques pour les diverses marines du monde. Les gouvernements questionnés en 1920 au sujet de la création d'un statut international des marins répondirent d'une façon semblable à l'opinion exprimée par le Conseil d'Administration au début de l'année. Il n'existait pas d'obstacles insurmontables à la création d'un Code Maritime International, concernant la condition des marins, mais il était encore trop tôt d'aborder ce sujet si étendu et si compliqué. Aussi les gouvernements n'essayèrent-ils pas en général d'indiquer les principes généraux de ce futur Code, sauf sur certains points spéciaux.

A la Conférence de Gênes, à sa 13^e séance, le rapport présenté par M. Pierrard, délégué gouvernemental belge fut discuté. Il disait notamment :

« En ce qui concerne les marins, la Commission désire attirer particulièrement l'attention sur les deux points saillants suivants. A l'encontre des autres travailleurs, les marins doivent fréquemment exercer leur profession dans des pays différents et il peut leur être nécessaire de con-

naître dans une certaine mesure les dispositions légales, qui dans chacun de ces pays, régissent leurs relations avec leurs compagnons ou avec leurs employeurs.

« Mais même lorsqu'ils ne se trouvent pas dans des pays étrangers, ils passent la plus grande partie de leur existence sur les océans, loin de l'action régulière des autorités. De plus, le plus souvent, les équipages qui arment un même navire appartiennent à des nations différentes et souvent aussi ne parlent pas la langue du pays dont le navire bat le pavillon. Les marins forment en réalité une communauté internationale, et à ce titre il existe maintes circonstances dans lesquelles il serait avantageux pour eux qu'on leur appliquât une loi uniforme. Or une semblable loi ne peut être établie que par une action commune internationale...

« Il est encore un avantage d'ordre économique. Etant donné l'âpreté de la concurrence qui s'exerce entre les armateurs des différents pays du globe, il est impossible souvent à certaines nations, d'aller aussi loin qu'elles le voudraient dans la voie des améliorations, en raison de la répercussion que ces améliorations doivent avoir nécessairement sur le coût des frets. Une action internationale seule peut donc permettre d'arriver à un résultat sans détruire l'équilibre instable qui existe dans ce marché des frêts, car il suffit parfois d'un poids infime jeté dans un des plateaux de la balance pour faire pencher cette balance... »

« La Commission est convaincue que, dans l'état actuel du monde commercial et industriel la codification de la loi maritime est devenue non seulement une nécessité commerciale mais une condition *sine qua non* de l'application aux travailleurs de la mer des règlements d'ores et déjà acceptés par les autres travailleurs. Mais auparavant une en-

quête approfondie est nécessaire avant de fixer les principes dans un tel code ».

Une partie de la Commission, 8 voix contre 14, avait demandé d'admettre non seulement un statut international, mais aussi d'indiquer ce qu'il comprendrait. C'était un rapport de minorité qui réclamait l'assimilation complète des marins aux ouvriers des usines. La discussion à la Conférence fut assez confuse. D'abord, une recommandation fut adoptée par 56 voix contre 7, demandant aux membres de l'O. I. T. d'établir une codification nationale des lois concernant les marins, ce qui faciliterait l'établissement d'un statut international des marins. M. Albert Thomas fit remarquer, dans une intervention applaudie, qu'il y avait six ordres du jour déposés et il proposa le renvoi au Comité de rédaction des motions de M. de Rousiers, délégué gouvernemental français et de M. Giglio, délégué ouvrier italien. Ce qui fut voté par 44 voix contre 14. Finalement, le projet de résolution rédigé par le Comité de rédaction fut adopté par 41 voix contre 16. Il disait ceci :

« La Conférence reconnaît que les contrats de travail des marins contiennent deux catégories de clauses : les unes d'ordre public identiques dans tous les pays, les autres d'ordre privé pour lesquelles les marins et les armateurs doivent être placés sur un même pied d'égalité. Les violations des clauses d'ordre public sont seules passibles de sanctions pénales, si les autorités publiques interviennent. Les violations des contrats donnent une action devant les tribunaux si les parties ont consenti librement.

« Le Bureau devra tenir compte de ces principes dans ses enquêtes et projets susceptibles d'être incorporés dans le statut international des marins. »

SECTION II.

Un problème qui se pose au début d'une étude du statut international des marins est celui de l'entrée de la personne dans la corporation des gens de mer. — A quelles institutions faut-il s'adresser pour s'engager sur un navire ?

Le besoin d'une organisation nationale et internationale du placement est incontestable. Dans aucune profession elle n'est à la fois plus nécessaire et plus facile. Le marin navigue souvent loin de sa patrie sous un pavillon étranger. Les statistiques nous montrent que même pour la flotte britannique il n'y avait en 1911 sur les 208.214 matelots à bord de navires britanniques que 126.000 anglais.

Dans les ports le marin le plus menacé et qui a besoin surtout de protection est le marin étranger. Le capitaine qui rencontre le plus de difficultés pour constituer un équipage compétent et honnête est le capitaine étranger. Un bureau centralisant toutes les informations est fort utile car il évite au marin et au capitaine les multiples démarches. D'un autre côté les bureaux de placement sont un moyen de lutte contre les crises de chômage qui menacent les marins.

Le placement doit être international pour que le marin connaisse l'état du marché du travail et puisse choisir l'emploi et le lieu qui lui plaisent le plus. Le service international du placement peut orienter les marins en excès dans certains pays vers d'autres où les offres de travail sont abondantes. De cette façon la répartition des matelots se fait d'après un plan méthodique et non plus au hasard des inspirations individuelles. Une telle organisation de placement sert en outre à développer internationalement l'assurance contre le chômage.

Un grand nombre de réponses des gouvernements au questionnaire envoyé avant la Conférence de Gênes montre qu'il a été créé dans leur pays ces dernières années des Bureaux paritaires spéciaux pour le placement des gens de mer. Ces bureaux ont presque partout réussi.

La Grande Bretagne a durant la guerre créé des bureaux spéciaux exclusivement maritimes, groupant dans un même local toutes les opérations relatives à l'embauchage des marins et à la conclusion de leur contrat de travail. Le jour de l'embauchage du personnel les matelots sont appelés dans leur ordre d'inscription aux registres et présentés au capitaine. Chacun des deux partis, le marin ou le capitaine, est libre de refuser. Les frais sont à la charge, moitié des associations d'armateurs, moitié des unions ouvrières affiliées qui contrôlent leur fonctionnement.

Un système analogue fonctionne en Norvège. En France ce sont aussi des institutions paritaires qui s'en occupent. Elles sont en principe rattachées aux Offices de placements départementaux, mais en fait elles sont pratiquement indépendantes. En Italie, Allemagne, Pays-Bas, Suède, etc., existent aussi ces bureaux paritaires, tandis qu'en Espagne, aux Etats-Unis on ne les trouve pas ou sous une forme complètement rudimentaire.

Les membres de l'Organisation Internationale du Travail avaient été priés de faire savoir s'ils envisageaient l'application à la navigation du projet de convention et des recommandations adoptées à Washington prévoyant l'interdiction de créer de nouveaux bureaux de placement payants et le contrôle des bureaux payants existants. Tous les gouvernements affirmèrent dans leur réponse cette nécessité dont la Conférence de Gênes, tiendra compte.

*
* *

A la question des bureaux de placement qui sont un des moyens de combattre le chômage, on peut rattacher la question voisine de l'assurance contre le chômage.

Dans l'assurance chômage il s'agit de remplacer par des institutions d'assurance les secours de la bienfaisance publique. Deux méthodes d'interventions en faveur des chômeurs préconisées par les recommandations de Washington avaient été suivies lors de la réunion de la Conférence de Gènes. L'une était l'organisation de l'assurance chômage par les gouvernements, l'autre le système de subventions aux associations privées accordant des indemnités de chômage à leurs membres. Les réalisations au point de vue maritime étaient encore insuffisantes, bien que les gouvernements y fussent presque tous favorables.

La nécessité d'une assurance chômage internationale est d'autant plus grande que c'est souvent dans un port où il ne connaît personne que le marin subit le mal du chômage. Le B. I. T. constatant que les systèmes d'assurances nationales étaient insuffisantes, propose seulement dans son rapport de confier l'étude de ce sujet à la Commission paritaire maritime en collaboration avec la Commission technique du chômage.

SECTION III

La Conférence de Gènes pour étudier les questions qui se posaient devant elle, nomma une commission ayant comme président Sir Montagne Barlow, qui était un représentant du gouvernement anglais. La discussion des conclusions du rapport de la Commission de Chômage débuta le 1^{er} juillet 1920.

La Commission avait à s'occuper de trois questions : la première concernant le contrat d'engagement, la deuxième les bureaux de placement, la troisième l'assurance contre le chômage. Sir Montagne Barlow, rapporteur, déclara qu'en ce qui concernait le premier problème la Commission avait estimé que la question était plutôt du ressort de la Commission chargée d'examiner le Code International des Marins, mais que cependant à l'article 5 du projet de convention sur le placement, ce point était mentionné.

Sur la deuxième question, la quasi-unanimité des délégués se fit pour condamner la pratique des Crimps ou marchands d'hommes. M. Réaud, délégué ouvrier français, insista pour obtenir une coordination dans l'établissement même des différents bureaux de placement, et les obliger à fournir à une autorité centrale les statistiques de placements effectués et des chômeurs qui peuvent se trouver dans les différents ports. La discussion fut parfois assez vive comme celle qui eut lieu sur le texte amendé par M. de Michelis et accepté par M. Colmo qui disait :

« Chaque Membre ratifiant la présente convention veillera également à ce que les gens de mer sans distinction de nationalité reçoivent chez lui les mêmes facilités pour le placement et que leur contrat d'engagement soit entouré de garanties prévues à l'article 5 et soit soumis aux mêmes obligations que le contrat de travail des marins nationaux ».

Ce texte fut repoussé par 27 voix contre 27 et celui de la Commission adopté.

Le principe essentiel contenu dans la Convention est que le placement des marins doit se faire gratuitement. Dans tout pays une organisation constituée de comités composés d'armateurs et de marins, ou s'il n'y en a pas, créés par l'Etat doit le permettre. Les établissements exerçant le com-

merce de placement peuvent être autorisés par les gouvernements temporairement, mais ils doivent les contrôler et supprimer le plus rapidement possible ceux qui opèrent dans un but lucratif.

Le marin conserve la liberté de choisir son navire comme l'armateur celui de choisir son équipage. Le contrat d'engagement doit contenir toutes les garanties nécessaires pour la protection des parties intéressées et les marins ont toutes les facilités pour l'examiner avant et après la signature. Cette dernière disposition rentre plutôt dans la réglementation des contrats d'engagement que des bureaux de placement.

Après l'adoption du projet de convention sur les bureaux de placement, on passa à la question de l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage et ce texte qui était un compromis entre les diverses tendances qui s'étaient fait jour à la Convention fut voté grâce à l'appui donné par M. Réaud qui parvint à persuader ses collègues ouvriers. Il déclara : « Les gens de mer ont préféré faire des concessions de détail pour arriver à un résultat positif et précis plutôt que de vouloir élargir la portée de notre convention et risquer de nous perdre dans un dédale de discussions qui n'auraient abouti à rien du tout ».

La Convention obtint au vote final l'unanimité des voix (70). Elle ordonne le paiement d'une indemnité par l'armateur ou la personne ayant passé le contrat avec le marin, quand le marin est en chômage par suite de la perte ou du naufrage de son navire. Cette indemnité peut être limitée à deux mois de salaire et elle jouit des mêmes privilèges que les arrérages de salaires gagnés pendant le service.

La recommandation visant l'assurance des marins contre le chômage fut rapidement acceptée. Elle soulevait beau-

coup moins de difficultés qu'une convention. Elle recommande simplement aux Membres de l'Organisation Internationale du travail un système d'assurance contre le chômage, soit par un régime d'assurance gouvernementale, soit par des subventions accordées par les gouvernements aux organisations professionnelles.

CHAPITRE II

La Neuvième Conférence de Genève.

SECTION I

Le Bureau International du Travail pour accomplir la mission dont l'avait chargée la Conférence de Gênes : l'établissement d'un statut international des marins avait à suivre les avis de la Commission paritaire maritime. Un avant-projet fut présenté par le B. I. T. qui s'était assuré la collaboration précieuse de M. Ripert dans cette tâche, mais la Commission ajourna sa décision sur le détail des dispositions proposées. En 1925, le Conseil d'Administration inscrivit à l'ordre du jour de la Conférence de 1926 la question de la Codification internationale des règles relatives au contrat d'engagement des marins.

Le projet établi par le B. I. T. avait été rédigé après un examen approfondi des diverses législations maritimes. Il tenait le plus grand compte des dispositions en vigueur dans les différents pays et en outre il cherchait à réaliser un progrès sur la situation existante en donnant à quelques problèmes maritimes, une solution d'après les législations les plus évoluées. Quand ce projet fut présenté devant la Commission paritaire maritime, tous les armateurs le repoussèrent car ils voulaient que le projet ne contint que des principes qui, à l'heure actuelle, sont admis d'une manière générale. Un nouveau projet sur cette base fut établi par une Sous-Commission, mais alors il rencontra l'opposition de tous les représentants des marins, sauf un seul.

Le Bureau International se décida alors à envoyer le questionnaire aux Gouvernements en y joignant les deux projets de convention, plus un troisième rédigé par les armateurs, qui portaient tous trois sur les sujets suivants :

- 1) Conditions d'aptitude physique et professionnelle nécessaires pour l'engagement en qualité de marin ou d'officier.
- 2) Formation et constatation du contrat d'engagement.
- 3) Fin et résolution du contrat.
- 4) Rapatriement.
- 5) Sanctions disciplinaires et pénales du contrat.

Les gouvernements répondirent sous des formes diverses mais en exprimant quant au fond des opinions semblables. Ainsi le gouvernement britannique objectait que les conditions d'aptitude physique et professionnelle étaient distinctes du contrat d'engagement et ne devraient pas être étudiées par la Conférence. Le gouvernement britannique croyait qu'à cause des divergences qui existent entre les lois des pays sur les sanctions disciplinaires et pénales en cas de rupture du contrat d'engagement ces questions devraient être laissées pour le moment aux législations nationales.

La majorité des gouvernements préférait des projets de convention distincts réglant séparément les problèmes essentiels à un seul projet de convention qui aurait réalisé l'unité sur l'une des étapes du statut international des marins. Le B. I. T. a dû, après les réponses reçues, renoncer, à son grand regret, au désir qu'il avait d'établir un statut international des marins. Les travaux du groupe des armateurs et de la sous-commission de la Commission paritaire maritime avaient montré la difficulté de soumettre à la Conférence un texte de grande étendue et indivisible. De

plus des organisations de marins avaient déclaré que mieux valaient des conventions apportant des améliorations partielles mais réelles qu'un statut ressemblant à une œuvre académique plutôt que pratique.

D'après les réponses des gouvernements trois avant-projets de convention furent élaborés.

Le premier portait sur le contrat d'engagement proprement dit ; le deuxième sur le rapatriement des marins, le troisième sur la réglementation de la discipline à bord.

Le rapport du B. I. T. disait ceci : Les gouvernements proposent d'exiger du candidat à l'emploi l'aptitude physique assurée par un certificat médical. Pour l'aptitude professionnelle beaucoup de gouvernement comme le gouvernement britannique, estiment qu'il faut laisser à chaque législation nationale le soin d'en fixer les conditions.

Les gouvernements sont d'accord pour que tout contrat d'engagement soit visé avant l'embarquement du marin par un représentant de l'autorité publique, qu'il existe une limite aux engagements à durée déterminée et un délai au renouvellement de ces contrats. On doit mettre à la disposition de l'équipage les règlements établis par l'armateur ou le capitaine relatifs aux conditions d'existence et de travail à bord du navire. La transcription du contrat d'engagement sur le rôle d'équipage est approuvée dans l'ensemble par les gouvernements ; la question d'un livret à chaque marin amène plus de divergences dans les réponses.

A la fin du contrat d'engagement, la grande majorité des Etats admet qu'en cas de rupture du voyage par force majeure ou par décision de l'armateur, le contrat conclu au voyage est considéré comme résolu. Si le contrat est résilié sans observation du délai de préavis, une réparation civile doit être accordée, de même si le contrat est dénoncé en

cas d'appareillage proche — mais les législations nationales détermineront ces indemnités et les délais de résiliation.

Le B. I. T. déduisait des réponses gouvernementales les propositions suivantes :

La dénonciation des contrats se fait suivant des formes déterminées par la législation nationale.

Le contrat est résolu en cas de perte du navire ou d'in-navigabilité absolue.

Le congédiement des marins doit être soumis à des restrictions et à des garanties et si le congédiement est injustifié, les lois nationales doivent assurer des indemnités convenables.

Le marin est autorisé à quitter le navire par l'autorité publique avant l'expiration du contrat si ses intérêts sont gravement compromis.

Enfin, la résiliation ou la fin du contrat d'engagement sont constatées par l'autorité publique.

La plupart des gouvernements envisagent favorablement l'élaboration d'une réglementation internationale concernant le rapatriement, quelle que soit la nationalité du marin. L'autorité publique du pays auquel appartient le navire d'où ce marin est débarqué serait chargée de ce soin.

*
* *

La question des sanctions pénales et disciplinaires du contrat d'engagement déjà étudiée à Gênes était à l'ordre du jour de la 9^e Conférence, par suite de la demande des armateurs à la Commission paritaire maritime. En 1926, la majorité des gouvernements semble accepter des sanctions internationales, cependant, deux grands Etats mari-

times, la Grande-Bretagne et l'Allemagne y sont opposés.

Les gouvernements sont favorables à la distinction établie par la Conférence de Gênes entre les clauses d'ordre public, formulées dans l'intérêt public, et les clauses d'ordre privé, énoncées dans l'intérêt privé des armateurs et des marins — et de punir de sanctions disciplinaires et pénales les infractions aux clauses d'ordre public.

Pour les sanctions des infractions aux règles de l'engagement et du licenciement, le Bureau propose de laisser le champ libre aux législations nationales.

Pour les infractions aux clauses d'ordre public, en plus des sanctions civiles, les gouvernements, en général, les considèrent comme des infractions disciplinaires. On pourrait se baser sur les principes suivants :

1° L'absence irrégulière est, en principe, une infraction d'ordre disciplinaire ;

2° L'absence irrégulière peut être considérée comme une infraction d'ordre pénal lorsqu'elle est accompagnée de circonstances aggravantes : absence compromettant la sécurité à bord ou se produisant à l'étranger ;

3° Dans la détermination des peines il convient, suivant les fonctions exercées à bord par le marin irrégulièrement absent, de faire une discrimination qui tienne compte tout au moins de l'importance de ses fonctions dans la société du bord.

Les gouvernements sont d'avis, en général, que les infractions d'ordre disciplinaire ou pénal, commises à bord par les marins, doivent être constatées par le capitaine suivant une procédure déterminée. L'autorité publique doit intervenir pour arrêter les membres de l'équipage accusés d'absence irrégulière, ou les marins prévenus d'infractions. Les Etats ont exprimé des opinions différentes sur les pou-

voirs d'ordre disciplinaire à accorder au capitaine, mais beaucoup pensent qu'il faut les limiter à certaines infractions et qu'un recours contre les décisions qu'il prend doit être prévu.

Les châtimens corporels et l'emprisonnement disciplinaire excédant une durée strictement limitée seraient exclus — les amendes et confiscations de salaires n'ayant pas le caractère de dommages et intérêts, le montant ne pourrait en être attribué à l'armateur ainsi que les effets laissés par le marin à bord.

Si le capitaine était condamné pour violation des règles du contrat d'engagement, on devrait laisser aux législations nationales le soin d'apprécier si on peut lui retirer temporairement ou définitivement son commandement.

SECTION II

La Neuvième Conférence de Genève, consacrée aux questions maritimes, commença le 7 juin 1926. Le vicomte Burnham, délégué du Gouvernement de la Grande-Bretagne fut élu président de la Conférence. Une Commission de proposition fut nommée qui se choisit comme président M. Fernandez y Medina, délégué gouvernemental de l'Uruguay. A la troisième séance, M. Cuthbert Laws, délégué patronal anglais, demanda à la Conférence de reconnaître : « les seules instructions existant au sujet de la forme et d'un code international des marins sont celles de la Conférence de Gênes, et le Bureau est incapable à faire avancer la codification. » En conséquence, comme il n'existait aucune base matérielle permettant à la Conférence de se faire une opinion, M. Cuthbert Laws prétendit remettre la question ac-

tuelle sur sa vraie base, celle sur laquelle l'avait laissée la Conférence de Gênes.

M. Albert Thomas, comme directeur du Bureau, répondit : « La Conférence de Gênes a voulu avoir un certain nombre d'éléments, comme le dit la résolution « tendant à la codification ». Elle a dit au Bureau : « Faites le travail préliminaire ». C'est ce qu'il a accompli et son travail, à trois reprises, a été pris en considération par la Commission paritaire maritime. »

Le groupe ouvrier déclara que le Bureau avait fait pour le mieux et qu'il avait rempli la mission qui lui avait été confiée à Gênes.

M. de Rousiers, délégué patronal français, se plaçant à un autre point de vue estima que le différend était celui-ci : La question du contrat d'engagement des gens de mer devait-elle être traitée d'une façon indivisible ou en trois conventions particulières. Pour lui, la nature des choses et l'objet du contrat faisaient que les différentes parties de celui-ci ne pouvaient être étudiées séparément. Les obligations des armateurs, des capitaines et des marins étaient solidaires les unes des autres et il ne devait y avoir qu'une seule convention.

Les propositions des armateurs furent repoussées et trois Commissions, pour étudier les questions du contrat d'engagement, du rapatriement et de la discipline, furent nommées.

La discussion du projet de convention pour le rapatriement des marins eut lieu le 21 juin, elle porta surtout sur le paragraphe de l'article 3, qui disait ceci :

« Le présent article ne s'applique qu'au marin qui est débarqué soit dans son propre pays, soit dans le pays dont le navire porte le pavillon, soit dans un port d'engagement,

soit dans un port voisin, soit dans le port de départ du navire, ni au marin étranger embarqué et débarqué à l'étranger. »

Ce paragraphe fut repoussé et un amendement de M. Baker adopté à sa place.

Le projet de convention concernant le rapatriement des marins fut adopté par 66 voix contre 20.

Cette Convention commence par délimiter son champ d'application. Elle déclare que tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat a le droit d'être ramené dans son pays soit au port d'engagement, soit au port de départ, suivant les prescriptions de la législation nationale. Si un emploi convenable lui est trouvé sur un navire s'y dirigeant, le rapatriement est considéré comme assuré et le marin doit toucher un salaire. Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture pendant le voyage, ainsi que les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ. Ils ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été délaissé en raison d'un accident survenu au service du navire, d'un naufrage, d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire, ni à une faute de sa part, ou d'un congédiement pour toutes les causes qui ne lui sont pas imputables. L'autorité publique du pays dans lequel le navire est immatriculé doit veiller à l'application de cette convention pour les marins à bord et leur faire les avances en cas de nécessité.

Une recommandation concernant le rapatriement des capitaines et des apprentis fut aussi votée, engageant les gouvernements à prendre des dispositions en leur faveur, semblables à celles de la convention.

*
**

Le projet de convention sur les sanctions souleva de grandes difficultés. Un amendement présenté par les armateurs demandait le remplacement du mot « et » par le mot « ou » pour donner au capitaine le droit de faire mettre le marin en détention préventive à son bord, s'il ne peut le livrer immédiatement à l'autorité publique ; dans le cas où une infraction pénale comporte une peine d'emprisonnement et si l'attitude du matelot constitue un danger pour la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées. Les marins s'y opposèrent. Un amendement du Comte de Altea fut adopté, déclarant que le capitaine a le droit de faire mettre le marin en détention préventive, s'il y a lieu, conformément à la législation nationale et si l'attitude du prévenu constitue un danger pour la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées.

Un amendement fut proposé par le gouvernement britannique. Il était ainsi rédigé :

« La présente convention ne s'applique pas à l'abandon de poste et à l'absence du bord sans permission ».

Cette disposition rencontra l'opposition du président de la Commission, M. Girault (France) qui déclara que toutes les garanties d'ordre général inscrites dans le projet de convention seraient supprimées si cet amendement était voté. Les marins s'y opposèrent et l'amendement fut repoussé. Mais lorsque le projet de convention revint au Comité de rédaction, il n'obtint que 62 voix contre 36, la majorité des 2/3 n'était pas atteinte. Parmi les opposants était le gouvernement britannique. On voulut transformer le projet de convention en recommandation, mais le groupe ouvrier déclara que c'était insuffisant et vota contre. Le

vote donna 38 voix contre 50. De la longue discussion concernant les garanties à donner aux marins en cas de sanctions disciplinaires et pénales, aucun résultat tangible n'avait pu être retiré.

*
* *

L'avant-projet de convention relatif au contrat d'engagement des marins fut discuté aux quinzième séance et seizième séance.

M. Devos, délégué gouvernemental belge, était rapporteur de la Commission du Contrat d'engagement des marins. Les points qui soulevèrent le plus d'objections furent les suivants : le champ d'application de la convention, son extension au cabotage national et la définition du terme marin, la question de ne permettre que les arbitrages prévus par la loi, le livret du marin, le principe du congé payé annuel, du préavis verbal. Le principe du délai-congé et d'une indemnité en cas de renvoi injustifié présenté par M. Brandt sous forme d'amendement rencontra l'opposition des armateurs, de M. Deckers, en particulier, qui objecta que cette question ne faisait pas partie du programme de la Conférence. Des gouvernements s'y opposèrent aussi, celui de la Grande-Bretagne énergiquement, et même la France. M. Arthur Fontaine, à son grand regret déclara que ce problème se trouvait en dehors du champ de la convention et qu'une autre forme devait être donnée pour le moment à cette idée. M. Brandt se décida à retirer son amendement. L'énumération des motifs permettant à l'armateur de donner immédiatement congé au marin et réciproquement, autorisant le marin à demander son débar-

quement était renvoyée aux législations nationales. Ce texte souleva une vive discussion, les marins demandant la suppression de leurs obligations et les armateurs déclarant que les deux obligations étaient dépendantes et que le rejet de l'une amènerait l'annulation de l'autre. Les délégués ouvriers retirèrent, par conciliation, leur amendement.

On dut limiter la durée des discours à cinq minutes, à cause de leur longueur et le projet de convention fut adopté par 78 voix contre 13. Après qu'il eut été révisé par le Comité de Rédaction, il fut voté à l'unanimité des 95 votants.

Le projet de convention concernant le contrat d'engagement énumère les conditions de validité :

Il doit être signé par l'armateur ou son représentant, suivant les conditions fixées par la législation nationale, de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente. Tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. Le contrat d'engagement peut être conclu soit à durée déterminée, soit au voyage, soit à durée indéterminée si la législation nationale le permet.

Il doit comporter obligatoirement les mentions suivantes :

1° Les nom et prénoms du marin, la date de sa naissance ou de son âge, ainsi que le lieu de sa naissance ;

2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat ;

3° La désignation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à servir ;

4° L'effectif de l'équipage du navire, si la législation nationale prescrit cette mention ;

5° Le voyage ou les voyages à entreprendre, s'il peuvent être déterminés au moment de l'engagement ;

- 6° Le service auquel le marin doit être affecté ;
- 7° Si possible le lieu et la date auxquels le marin est tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service ;
- 8° Les vivres à allouer au marin, sauf le cas où la législation nationale prévoit un régime différent ;
- 9° Le montant des salaires ;
- 10° Le terme du contrat ;
- 11° Le congé payé annuel accordé au marin après une année passée au service du même armement, si la législation nationale prévoit un tel congé ;
- 12° Toutes autres mentions que la législation nationale peut imposer.

Quand la législation nationale prescrit à bord un rôle d'équipage, elle est tenue d'indiquer que le contrat d'engagement soit transcrit sur le rôle d'équipage ou annexé à ce rôle. La législation nationale doit prévoir des dispositions permettant au marin de se renseigner sur les conditions de son emploi. Quand un contrat est à durée indéterminée, un préavis de 24 heures est donné par écrit pour la dénonciation du contrat. Le contrat d'engagement est toujours résolu dans les cas suivants :

Consentement mutuel des parties, décès du marin, perte ou innavigabilité absolue du navire, ou toute autre cause stipulée par la législation nationale. Les cas de congédiement doivent être fixés dans la législation nationale, ainsi que ceux par lesquels le marin peut demander son débarquement immédiat. La libération de tout engagement par le marin est constatée sur le document qui lui est délivré et sur le rôle d'équipage.

Ainsi, la Conférence avait obtenu malgré tous les obstacles qu'elle avait rencontrés un succès, dont M. Albert Thomas ne cachait pas son contentement.

Un des problèmes visant le Code international des Marins, le Contrat d'Engagement était résolu. La création d'un Statut International des Marins par une codification générale était prématurée. Le droit international ouvrier était en période de formation ; on ne pouvait pas le codifier.

CHAPITRE III

La Treizième Conférence de Genève.

(L'aptitude professionnelle des gens de mer).

SECTION I

Une question qui avait figuré dans le questionnaire envoyé par le B. I. T. au sujet du contrat d'engagement à l'occasion de la neuvième session avait été l'aptitude physique et professionnelle des gens de mer à leur travail.

Les gouvernements avaient donné des réponses très différentes au point de vue de l'aptitude professionnelle. On dû abandonner cette question en 1926 par suite de l'opposition de plusieurs gouvernements pour raison d'opportunité. Le B. I. T. pensait que, dans ces conditions, on n'obtiendrait pas à la Conférence la majorité des 2/3 nécessaire à un projet de convention.

Le Conseil d'Administration décida à sa quarantième session (juin 1928) d'inscrire à l'ordre du jour de la treizième session de la Conférence la question d'exiger dans chacun des pays maritimes un minimum de capacité professionnelle chez les capitaines, officiers de pont et officiers mécaniciens remplissant les fonctions de chefs de quart à bord des navires marchands.

Ce fait provient indirectement d'un violent incident maritime au sujet de la collision entre le paquebot français *Lotus* et le navire turc *Boz Kourt*. La Cour permanente de Justice internationale rendit un arrêt déboutant le gouver-

nement français de ses conclusions. Il résultait de cette décision qu'en cas de collision survenue en haute mer, les officiers ou marins considérés comme responsables s'exposeraient à des poursuites pénales non seulement dans le pays auquel appartient le navire, mais aussi le pays du navire abordé ou des Etats qui en raison de la nationalité des victimes admettent la compétence extra-territoriale de leurs tribunaux à l'égard des étrangers. Il serait pratiquement impossible pour ces marins de continuer leur profession.

L'Association internationale des officiers de la Marine marchande s'adressa en janvier 1928, au Conseil d'Administration du B. I. T. Le Bureau renvoya aux organismes compétents la question « de définir pour l'avenir les sanctions applicables et les juridictions compétentes en cas de faute professionnelle commise en haute mer » qui ne pouvait être déterminée par lui. Il attira sur elle l'attention de l'Organisation du Travail de la Société des Nations et en avril 1929 celle du Comité maritime international d'Anvers.

Au contraire la question d'exiger pour l'exercice des fonctions d'officier de quart des garanties suffisantes d'aptitude professionnelle, soulevée par l'Association internationale des officiers de la Marine Marchande était bien du ressort de l'Organisation internationale du Travail.

La Commission paritaire maritime adopta à l'unanimité la résolution suivante :

« La Commission paritaire maritime propose au Conseil d'Administration d'examiner la possibilité d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence maritime internationale de 1929 la question de l'institution par chacun des pays maritimes d'un minimum de capacité professionnelle exigible des capitaines, officiers de pont et officiers mécaniciens rem-

plissant les fonctions de chefs de quart à bord des navires marchands ».

Le Conseil décida à sa session d'octobre 1928 d'inscrire la question à l'ordre du jour de la Treizième session.

Presque toutes les législations exigent que le commandement des navires marchands autres que les bâtiments côtiers de faible tonnage soit confié à des capitaines ou patrons justifiant par un brevet de leurs capacités professionnelles. De même en est-il pour les officiers embarqués en vue d'assurer le service de la navigation et celui des machines. Les officiers de la Marine marchande ont une échelle de grades et à chacun correspond généralement un brevet. Les fonctions que confère chaque brevet sont énumérées d'une manière très précise. Ainsi un brevet donnant dans un genre de navigation le droit de commander ne permet dans une navigation supérieure que d'être le second du navire.

En résumant les points essentiels des législations nationales, nous voyons que l'obtention du brevet est soumise à plusieurs conditions :

1° Des conditions d'âge qui sont variables suivant les pays et les brevets. Pour le brevet de capitaine au long cours 18 ans en Allemagne, 21 ans en Grande-Bretagne, 24 ans en France, en Italie.

2° D'expérience professionnelle garantie par plusieurs années de navigation maritime effective.

3° D'aptitude physique particulièrement sévères pour la vue et l'ouïe.

4° Un examen portant sur les connaissances théoriques et pratiques des candidats. On les acquiert habituellement dans des écoles nationales ou reconnues par l'Etat. Elles concernent tout ce dont a besoin le marin dans l'exercice de son métier.

5° Des conditions de moralité sont souvent exigées : les candidats ne doivent avoir subi aucune condamnation pénale et être réputés de bonne conduite.

6° Parfois on ajoute des conditions de nationalité.

L'application de ces règles est contrôlée dans tous les pays par les diverses autorités compétentes.

Presque tous les Etats, considèrent comme des infractions :

1° L'embarquement d'un capitaine ou d'un officier de pont ou de machine non breveté ou titulaire d'un brevet de classe inférieure à celle exigée par la loi.

2° Une composition d'état-major non conforme à la loi.

3° La falsification ou l'usage frauduleux du brevet de capacité. On prévoit dans ces cas des peines d'amende et de prison pour les officiers et les armateurs. Une autre sanction peut être le retrait du brevet ou d'empêcher le départ du navire tant que l'état-major n'est pas composé conformément à la loi.

SECTION II.

La Conférence préparatoire se réunit à Genève pour préparer le questionnaire qui devait être adressé aux gouvernements au sujet du minimum de capacité professionnelle des capitaines et des officiers de la marine marchande. Une Commission ayant comme président M. Ingianni délégué du gouvernement italien fut chargée d'étudier ce problème. La discussion du rapport vint devant la Conférence le 23 octobre 1929. Le délégué patronal des Pays-Bas, M. Valstar contesta, en cette matière, la compétence de l'Organisation internationale du travail. M. Albert Thomas lui opposa qu'à la Commission paritaire maritime les arma-

teurs n'avaient pas présenté d'objection de ce genre. M. Ingianni dit que dans le préambule de la Partie XIII du Traité de Versailles on parle de la protection des travailleurs contre les accidents résultant du travail, or ces accidents peuvent résulter de la capacité professionnelle des capitaines et officiers et ce sont les marins qui en souffrent toujours les premiers. Les armateurs décidèrent alors de s'abstenir et le projet de conclusion présenté par la Commission fut adopté par 72 voix contre 2.

*
* *

Les gouvernements, en réponse au questionnaire qui leur était adressé se sont tous prononcés à l'exception de l'Afrique du Sud pour l'adoption d'un projet de convention sur le minimum de capacité professionnelle exigible des capitaines, chefs mécaniciens, officiers de pont et officiers mécaniciens chefs de quart à bord des navires marchands.

Le gouvernement de Grande-Bretagne et il semble aussi celui des Pays-Bas, se sont déclarés opposés à ce que le projet de convention précise les modalités d'application de ses dispositions. Ils veulent laisser aux législations nationales les conditions particulières d'application.

Les autres gouvernements au contraire désirent que le projet de convention contienne en outre le champ et certaines modalités d'application suivant les points envisagés dans le questionnaire : la définition des fonctions pour lesquelles les brevets seraient exigés, les navires pour lesquels l'Etat-Major devrait posséder ces diplômes, les conditions d'acquisition des brevets, les sanctions en cas d'infraction à cette convention et le contrôle de l'application de celle-ci. La grande majorité des gouvernements est d'avis qu'un

principe général laissant les conditions d'application aux législations nationales serait insuffisant. Le Bureau a préparé alors un avant-projet de convention de six articles.

L'article 1^{er} détermine le champ d'application. Il exclut du projet la navigation intérieure ainsi que les navires qui ne rentrent pas dans la marine marchande, mais en font partie les bateaux de pêche. Il autorise des dérogations par les législations nationales pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonnes.

L'article 2 définit les termes, capitaine, officier de quart, chef de quart, chef mécanicien, officier mécanicien, chef de quart. Son but est de permettre l'exercice des fonctions dont il s'agit qu'aux marins ayant les brevets de capacité professionnelle correspondants, quels que soient les titres des personnes à qui ces fonctions sont confiées.

L'article 3 répond à cette idée essentielle que chaque pays est tenu d'exiger un brevet de capacité professionnelle des personnes exerçant les fonctions définies à l'article 3, sauf les cas de force majeure.

L'article 4 énumère d'une manière générale les conditions exigées pour obtenir un brevet : âge minimum, expérience professionnelle, examens. Des conditions d'aptitude physique peuvent être requises. Une disposition transitoire fixée à trois ans s'y trouve inscrite.

L'article 5 énonce le principe de surveiller l'application du projet par un système d'inspection efficace appartenant aux autorités du pays auquel ressort le navire. En cas d'infraction d'un navire étranger dans les eaux territoriales de l'Etat, ces deux pays ayant ratifié la convention, l'infraction doit être référée au consul du pays auquel appartient le navire.

L'article 6 pose le principe général que les législations

nationales déterminent les sanctions pénales ou disciplinaires en cas d'infractions aux articles 3 et 4 de la convention, notamment pour les situations ci-après :

l'armateur ou le capitaine engagent une personne ne possédant pas le brevet réclamé par la convention,

ou laissent une personne remplir une fonction définie à l'article 2 sans qu'elle possède le brevet exigible,

ou encore le cas de personnes arrivant à exercer par fraude ou fausses pièces une fonction définie à l'article 2 sans posséder le brevet correspondant.

Cet avant projet de convention sera présenté à la prochaine Conférence maritime dont la date n'est pas encore fixée.

DEUXIÈME PARTIE

Protection Internationale des Marins contre les Accidents et la Maladie

Le Conseil d'administration du B. I. T., à sa session tenue à Genève en janvier 1927, sur la proposition de la Commission paritaire maritime décida d'inscrire à l'ordre du jour de la treizième session de la Conférence Internationale du Travail la question de la « protection des gens de mer en cas de maladie, y compris le traitement des blessés à bord ».

Ce problème consistant à couvrir les risques professionnels et sociaux avait été précédé par l'étude d'un sujet semblable concernant les travailleurs de l'industrie, du commerce, de l'agriculture, en 1925. Un plan général prévoyant un programme d'ensemble d'action internationale avait été fixé à cette session. Les projets de convention conclus en avaient exclu les gens de mer, laissant ce domaine aux sessions maritimes spéciales.

La formule adoptée par la Commission paritaire maritime comprend à la fois le risque de maladie et le risque d'accident. Pour la maladie elle vise d'une part les obligations générales imposées aux armateurs par les codes maritimes et les codes de commerce, et d'autre part l'assurance maladie.

Les obligations générales sont les soins que doit donner l'armateur : assistance médicale, chirurgicale, pharmaceutique, l'entretien, le paiement du salaire et aussi le rapatriement en cas de nécessité.

L'assurance-maladie remplace les prestations de l'armateur lorsque le marin est de retour sur le territoire national.

Pour couvrir le risque d'accident des gens de mer, dans les législations nationales, il existe deux sortes de dispositions :

Les unes obligent les armateurs à des prestations analogues à celles que nous avons rencontrées pour le risque maladie.

Les autres sont des législations d'assurance accident se substituant aux obligations de l'armateur lorsque la blessure n'est pas guérie ou qu'elle entraîne une incapacité permanente totale ou partielle. La Commission paritaire maritime a exclu cette deuxième forme. La formule inscrite à l'ordre du jour est la suivante :

« Protection des gens de mer en cas de maladie (y compris le traitement des blessés à bord) c'est-à-dire :

a) Les obligations individuelles de l'armateur à l'égard des gens de mer malades ou blessés ;

b) L'assurance-maladie des gens de mer ».

CHAPITRE I

Les Obligations individuelles de l'armateur à l'égard des gens de mer malades ou blessés dans les législations nationales.

SECTION I

Avant de réglementer par des conventions internationales les obligations individuelles de l'armateur envers les gens de mer malades ou blessés il est indispensable de voir comment ce problème a été résolu par chaque Etat. Nous nous rendrons compte ainsi des points communs qui existent dans les législations nationales et qui pourraient être utilisés dans l'établissement des lois internationales.

Nous entendrons par le terme traitement toutes les obligations de l'armateur vis-à-vis du marin (nourriture, salaire, rapatriement et assistance médicale).

Les législations de chaque Etat établissent des obligations pour les armateurs au profit de leurs marins. Pour connaître leur champ d'application délimitons les navires visés et les gens de mer auxquels elles s'appliquent. D'après les législations des pays maritimes, les dispositions concernant les obligations des armateurs s'appliquent aux navires nationaux en général. En Allemagne et au Japon, des lois ne visant que la marine marchande seule, ont été étendues aux bâtiments non commerciaux, tandis qu'en Belgique, en Grèce, en Espagne, ces lois ne s'appliquent qu'aux navires de commerce, mais la grande masse des navires est constituée par les navires de commerce. Les exceptions con-

cernent les bâtiments qui s'éloignent peu des côtes, ou d'agents des services publics. Les bateaux de plaisance ont été assimilés en Allemagne, en France, en Grande-Bretagne aux navires marchands. Les navires pratiquant la pêche côtière, ou à proximité des côtes sont exclus des lois visant les obligations des armateurs envers leurs équipages. Ces lois s'appliquent au contraire aux bâtiments faisant la grande pêche ou la pêche lointaine. Ainsi en est-il en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Espagne, en France, en Italie. Les navires de faible tonnage sont placés en dehors du champ d'application de la loi.

Les gens de mer sont classés de différentes façons. Nous distinguerons les lois couvrant :

1) Les personnes employées à un titre quelconque à bord d'un navire (Empire Britannique Etats-Unis, Japon).

2) Les personnes engagées pour le compte de l'armateur (Allemagne, France, Norvège, Suède).

3) Les personnes employées au service du navire (Brésil, Espagne).

Certaines catégories de personnes spécifiquement désignées (Italie, Pays-Bas, U. R. S. S.)

Les gens de mer peuvent être placés dans deux catégories principales :

1) Le personnel du pont et des machines qui comprend le capitaine, les officiers, les matelots, mécaniciens, chauffeurs, apprentis, occupés à l'entretien du navire. Ils sont protégés par les lois visant la protection des gens de mer sans aucune exception.

2) Le personnel du service général dont font partie les cuisiniers et sur les paquebots les nombreuses personnes employées au service des étrangers.

Des restrictions sont apportées par certaines nations aux

lois de protection : Les unes, Allemagne, France, Suède, accordent l'égalité de traitement aux marins étrangers et aux marins nationaux si les autres Etats leur accordent la réciprocité de traitement. En Allemagne, le marin étranger débarqué en cas de maladie vénérienne reste sans soin si la réciprocité de traitement n'est pas garantie. En France existe des dispositions légales réglementant l'inégalité de traitement entre marins étrangers et nationaux. Au Japon le capitaine n'est point protégé par la loi contre les accidents. Les lois de protection des marins ne s'appliquent pas dans presque tous les Etats aux pilotes et personnes employées au port.

Dans le personnel du service général peut se trouver des personnes non engagées par l'armateur ou son représentant. Elles sont peu nombreuses et protégées la plupart du temps par l'armement.

SECTION II.

La question des risques couverts par les lois et règlements est très complexe. Nous examinerons les points suivants :

- 1) La nature des risques couverts.
- 2) La période de protection.
- 3) Les risques couverts et leur relation avec le service.
- 4) Les risques imputables à la faute des marins.
- 5) Les risques survenus au cours de services exceptionnels.

*
* *

1) *La nature des risques couverts :*

Ce sont les risques d'accident, de maladie ou de décès.

Certaines lois restreignent le droit à l'assistance, lorsque l'intéressé a passé sous silence, lors de la signature du contrat d'engagement les maladies qu'il connaissait. Ainsi dans les pays du Nord, Danemark, Norvège, etc., le marin supporte dans ces cas les frais du traitement qu'exige sa maladie.

Si un malade ou un blessé présente un danger pour les personnes qui se trouvent à bord, des législations prévoient le débarquement immédiat. Certaines envisagent un traitement spécial en cas de tuberculose et de maladies vénériennes. Pour les tuberculeux arrivés à la phase contagieuse, les lois danoise et norvégienne stipulent que le malade doit être rapatrié et les dépenses sont mises à la charge de l'Etat. En cas de maladies vénériennes, le droit danois déclare que les frais de rapatriement doivent être pris sur la solde du malade.

2) *La période de protection.*

C'est la période pendant laquelle la survenance des risques fait naître des obligations pour les armateurs et des droits pour les gens de mer. Pour sa durée on doit tenir compte des législations d'assurances sociales. Elle commence : 1) avec le départ du navire, 2) le début du voyage ou de la navigation, 3) l'entrée en service ou l'entrée à bord, 4) l'embarquement, etc. Elle finit : 1) avec la fin du voyage du navire ou de la navigation, 2) le retour au port d'embarquement, 3) la cessation du service, etc. Elle varie aussi d'après le risque. En général les risques sont couverts pendant le moment où le navire quitte le port du départ jusqu'au moment où il y revient.

Dans l'Empire Britannique la période de protection commence avec le début du service et finit avec lui, en cas de maladie, d'accident et de décès.

En Espagne, au Chili, les risques de maladie et d'accident sont couverts pendant la navigation, et celui du décès pendant la durée du voyage.

En France, en Italie, aux Pays-Bas, la période de protection comprend la durée du voyage pour la maladie et le décès, tandis qu'en cas d'accident elle commence avec l'entrée en service et prend fin avec lui.

3) *Les risques couverts et leur relation avec le service.*

On peut concevoir les obligations des armateurs limitées aux accidents et aux maladies imputables au service du navire, ou encore comme couvrant tous les accidents et toutes les maladies survenues pendant la période de protection, en raison des risques spéciaux. Les législations nationales s'inspirent à des degrés divers de ces conceptions. On peut les classer en quatre groupes.

a) Législations couvrant les accidents survenus au service du navire (Inde).

b) Législations couvrant les maladies et les accidents survenus au service du navire (Brésil, Japon).

c) Législations couvrant les maladies en général et les accidents survenus au service du navire, dans la majorité des États (Grande-Bretagne, États-Unis, France, Italie, etc.)

d) Législations couvrant les maladies et les accidents en général que le risque soit survenu à bord ou à terre pendant le service ou hors du service (Allemagne, Espagne, Norvège, Russie, Suède).

4) *Les risques imputables à la faute du marin.*

La notion de faute joue une très grande importance dans le droit maritime. Si le nombre d'hommes disponibles est réduit, par suite des fautes de l'équipage, la manœuvre du navire devient difficile et sa sécurité peut être compromise. La faute ne peut d'ailleurs dispenser le capitaine de four-

nir les soins au marin malade ou blessé, mais ils peuvent ne plus être gratuits. Les législations font intervenir généralement la notion de faute dans l'évaluation des prestations que doit fournir l'armateur. Pourtant les lois de l'Argentine, de l'Inde, des Pays-Bas, ne la mentionnent pas. On peut distinguer plusieurs groupes de législations :

a) Celles dans lesquelles les obligations d'assistance gratuite ne jouent pas lorsque le marin s'attire un dommage par sa propre faute (Belgique, Grèce, Italie, Norvège).

b) Celles qui tendent à déterminer le caractère ou la gravité de la faute susceptible de modifier les obligations de l'armateur.

Ainsi, en Grande-Bretagne, l'assistance est restreinte si le marin a provoqué la maladie par une action, une omission voulue ou sa mauvaise conduite. Au Japon l'assistance est diminuée si le marin a causé lui-même le dommage par la transgression d'un ordre ou un manquement grave. En France les prestations sont réduites si le marin est malade ou blessé par suite d'un acte intentionnel ou d'une faute inexcusable de sa part.

En Allemagne, le seul cas où l'assistance gratuite est supprimée est celui d'un marin mis par un acte punissable dans une situation où il a besoin de secours, mais alors le tribunal correctionnel doit constater la désobéissance.

5) *Les risques imputables à des services exceptionnels.*

Les lois de nombreux pays admettent des dédommagements spéciaux au cas où le marin a été blessé en défendant le navire, ou lorsqu'il décède à ses héritiers. Parfois la loi détermine la répartition de ces frais entre l'armateur et le propriétaire de la cargaison. Ainsi en est-il en Belgique, en France, aux Pays-Bas. En Allemagne, l'indemnité est fixée par l'office des marins ou par le juge.

SECTION III.

Quand un risque se produit donnant au marin le droit d'obtenir des prestations que peut réclamer celui-ci ,

L'armateur doit pourvoir aux obligations que lui imposent l'accident, la maladie ou le décès du marin. Ce sont :

- 1° Le droit à l'assistance du marin malade ou blessé.
- 2° Le droit au salaire du marin malade ou blessé.
- 3° Le droit au rapatriement du marin malade ou blessé.
- 4° Les frais funéraires.
- 5° Le paiement aux ayants droit du salaire gagné par le marin décédé.
- 6° La protection des biens du marin débarqué par suite de maladie ou de blessure ou décédé.

1° Le droit à l'assistance du marin malade ou blessé.

L'assistance donnée à bord du navire est à la charge de l'armateur sous la responsabilité du capitaine. Le débarquement du marin peut être indispensable. L'organisation de l'assistance peut être confiée au marin lui-même, au capitaine ou à un autre représentant de l'armateur. Généralement, ce sont les autorités maritimes ou consulaires qui remplissent cette mission. L'assistance a lieu surtout dans une institution hospitalière, car les soins donnés au domicile du marin sont difficiles à contrôler. La responsabilité d'organiser le traitement varie suivant les législations, souvent elle appartient au capitaine ou à l'armateur. Le paiement des frais a lieu par plusieurs moyens. L'armateur peut fournir directement les prestations en nature, il peut aussi exécuter ses obligations par le paiement d'une indemnité forfaitaire ou par le remboursement des frais effectifs.

Le marin malade ou blessé est assisté à la charge de l'armateur aussi longtemps qu'il se trouve à bord du navire. S'il est débarqué, l'assistance à terre, imposée à l'armateur peut être très variable suivant les législations.

a) Le droit à l'assistance jusqu'au rapatriement du malade ou du blessé est reconnu au Chili, en Grande-Bretagne, au Canada, dans l'Inde. En Belgique, ce droit cesse avec l'achèvement du voyage.

b) Le droit à l'assistance a lieu pendant une période forfaitement déterminée par la loi. En Allemagne, on distingue si le marin est assuré ou non, cas où le maximum de durée des prestations est de 26 semaines à dater de l'accident. En Espagne, l'armateur n'y est tenu que durant un mois à partir du débarquement.

c) Le droit à l'assistance est accordé jusqu'à guérison ou jusqu'à la constatation de l'incurabilité de la maladie et jusqu'à la consolidation de la blessure, en Argentine, Etats-Unis, France, Pays-Bas, Russie.

2° Le droit au salaire du marin malade ou blessé.

Quand le marin est à bord du navire, le contrat d'engagement produit ses effets et il reçoit son salaire.

Si le marin est débarqué, le contrat est résilié et les obligations de l'armateur sont diminuées.

Les législations nationales adoptent des solutions différentes pour la durée du droit au salaire. Voyons-les rapidement :

a) Le droit au salaire est limité au séjour du marin à bord (Allemagne, Grande-Bretagne, Canada, Japon). Après son débarquement le marin, sur le territoire national, est

secouru par l'assurance-maladie obligatoire, ou par les lois de réparations sur les accidents maritimes.

b) Le droit au salaire est maintenu jusqu'au rapatriement (en Argentine, Chili, Pays-Bas, Russie).

c) Le droit au salaire est conservé jusqu'à la fin du voyage du navire aux Etats-Unis et en Belgique.

d) La limite extrême de la période d'attribution du salaire est fixée par un maximum (Allemagne, Espagne, France, Italie, Norvège). En Allemagne, les prestations de l'armateur cessent au bout d'une période de vingt-six semaines ; en Espagne, un mois après le débarquement du marin ; en France, une période maximum de quatre mois après la date à laquelle le marin a été laissé à terre ou de son débarquement administratif.

3° Le droit au rapatriement du marin débarqué pour cause de maladie ou d'accident.

C'est une obligation d'ordre public admise depuis très longtemps. Elle peut subir certaines restrictions dues à la nationalité du marin, à la liaison entre le risque et le service, à la notion de faute, à la nature de la maladie.

Le rapatriement ne doit avoir lieu qu'après la guérison du malade ou du blessé, ou s'il peut être transporté.

Le lieu du rapatriement est fixé de plusieurs façons par les législations. En général elles désignent le port d'engagement, ou le port de départ du navire, parfois un port du pays du marin et plus rarement le lieu de domicile ou de résidence. Certaines fixent une règle générale mais en permettant des exceptions si le marin et le capitaine sont

d'accord, d'autres laissent au contrat d'engagement le soin de déterminer la ville du rapatriement.

En Allemagne, sauf accord ce lieu est le port de départ du navire. Aux Etats-Unis, c'est le port d'embarquement. En Grande-Bretagne au « proper return port » qui peut être le port d'engagement, le port du pays du marin, ou un autre port choisi d'un commun accord entre le capitaine et le marin.

Dans beaucoup de pays, France, Italie, le pays du rapatriement est la nation dont il est ressortissant, quoiqu'en France les marins étrangers non protégés par une convention de réciprocité doivent être ramenés dans leur port d'embarquement.

L'armateur s'acquitte de la prestation soit en nature, remise au marin d'un billet de passage pour le port de rapatriement, soit en espèces versées au marin, ou aux autorités consulaires ou maritimes pour les dépenses du rapatriement.

L'obligation de l'armateur peut se borner si le marin est guéri et capable de travailler sans danger pour sa santé, à lui procurer, sur un bateau se rendant au port de rapatriement un emploi rétribué correspondant à ses fonctions.

Les frais de rapatriement sont parfois fixés d'une façon précise, parfois laissés à un accord entre le marin et le capitaine. Ils comprennent le prix du transport du marin et de ses bagages et les dépenses de sa nourriture.

4° *Les frais funéraires.*

En cas d'immersion, la dépense étant peu élevée reste toujours à la charge du navire. En cas d'inhumation, les lois empêchent de retenir sur le salaire acquis au marin

ou sur ses biens laissés à bord les frais funéraires. Les législations nationales peuvent être classées en deux catégories pour la période pendant laquelle l'armateur doit supporter ces dépenses. On peut ranger dans la première : l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, la Norvège. Sa durée est celle où le décès survient durant le contrat d'engagement, ou pendant le moment où le marin aurait pu prétendre à l'assistance à la charge de l'armement.

Dans la deuxième (Argentine, Pays-Bas) le risque à la charge de l'armateur est limité à la durée du voyage.

*5° Le paiement aux ayants droit des salaires gagnés
par le marin décédé.*

Les héritiers ont droit en général au paiement du salaire, jusqu'au moment du décès si celui-ci arrive au moment où le marin malade ou blessé peut prétendre à ses loyers. Le calcul de cette somme dépend de son contrat, suivant que le marin est rémunéré au mois, au voyage, au profit ou au frêt.

Au mois les sommes sont dues depuis l'entrée en service jusqu'au décès (Allemagne, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Japon).

Au voyage, les salaires sont payés pour tout le voyage (Etats-Unis) ou jusqu'au jour du décès (Allemagne, Grande-Bretagne, Japon).

Au profit ou au frêt, en France, en Belgique, les salaires sont calculés comme pour les salaires au voyage ; en totalité, si le décès survient au retour du marin en cas de voyage aller et retour, à la moitié du salaire si le décès a

lieu à l'aller. Pour un voyage simple le salaire est payable en entier.

En cas de décès occasionné par un acte de dévouement du marin, la totalité du traitement est due dans les législations française et néerlandaise.

Si le navire disparaît, la plupart des législations laissent le soin aux juridictions de fixer la période d'attribution des salaires (Grande-Bretagne, Italie). En France, on paye aux héritiers, un mois en plus du salaire échu jusqu'aux dernières nouvelles du navire.

Le décès survenu en dehors du voyage, avant le départ du navire ou après le retour du bâtiment au port, ne prive pas le marin qui travaillait à bord d'une rémunération pour son travail accompli.

6° *La protection des biens des marins, malades, blessés ou décédés.*

L'armateur a l'obligation d'assurer l'inventaire des objets du marin et de les transmettre au véritable propriétaire. L'inventaire, d'après presque toutes les législations doit être dressé par le capitaine et certifié conforme par deux témoins membres de l'équipage. En France la loi ne l'oblige à dresser un inventaire qu'en cas de décès, tandis qu'en Allemagne il suffit que le marin soit débarqué pour cause de maladie ou de blessure. Les biens inventoriés et les salaires dûs sont remis par le capitaine aux autorités maritimes ou consulaires.

SECTION IV.

Des différends peuvent surgir entre les armateurs, les ca-

pitaines et les marins au sujet des prestations à fournir dans les situations envisagées précédemment. Il est nécessaire de résoudre rapidement les difficultés.

La protection légale des marins ne peut être diminuée d'après les désirs des intéressés. L'armateur, ni le marin ne peuvent y renoncer à l'avance. Toutefois il est préférable que les armateurs et les marins s'entendent à l'amiable. On a confié le règlement des conflits à l'autorité qui connaît les conditions de travail et de vie à bord des navires, à l'autorité maritime ou à l'autorité consulaire qui intervient à différents titres.

1° L'autorité procède à la tentative de *conciliation* soit d'office, soit à la requête de la partie la plus diligente. La comparution des deux parties est obligatoire. L'autorité présente sa proposition dont procès-verbal est dressé en cas d'acceptation des parties et celui-ci constitue le nouveau contrat. Si la conciliation échoue, le demandeur peut porter son litige devant la juridiction compétente. Cette procédure est prévue dans plusieurs pays maritimes comme l'Allemagne, la France, l'Italie.

2° *La réglementation extra-judiciaire.*

Le marin malade ou blessé, débarqué dans un port étranger, a besoin surtout d'une décision exécutoire. Les nations maritimes transmettent à l'autorité consulaire les obligations qui incombent à l'armateur et l'administration devient débitrice légale de la protection à accorder au marin malade ou blessé. Souvent, au contraire l'autorité maritime n'a qu'une surveillance administrative sur l'exécution des obligations de l'armateur envers les gens de mer malades ou blessés, elle n'accepte pas les transactions qui sont opposées aux dispositions impératives de la loi.

L'Allemagne, l'Espagne, la Norvège donnent à la décision

de l'autorité maritime force exécutoire mais qui n'est que provisoire et peut être soumise à la demande d'une des parties au tribunal compétent.

Les marins et armateurs peuvent souvent prendre l'autorité maritime comme arbitre s'ils sont d'accord et que l'arbitre choisi accepte.

3° *Le règlement judiciaire.*

Une loi coutumière presque unanime décide que les relations internes entre les membres de l'équipage et l'armateur ou son représentant sont régies par la loi du pavillon. Les différends entre les parties sont jugés d'habitude comme les autres litiges, par les tribunaux ordinaires de l'Etat auquel appartient le navire. Il existe une juridiction spéciale en Belgique et en Italie pour juger les difficultés entre l'armateur et les marins.

4° *Garanties et privilèges des gens de mer.*

Les obligations de l'armateur envers les marins sont privilégiées sur le navire, sur le frêt et parfois aussi sur toute la fortune de l'armateur. La garantie de la créance dépend de l'étendue et du rang du privilège variable suivant les législations. La Conférence diplomatique internationale de Bruxelles de 1926 a prévu que le privilège des marins provenant du contrat d'engagement aurait une durée d'un an et viendrait au deuxième rang.

CHAPITRE II

L'Assurance maladie des gens de mer dans les législations nationales.

SECTION I.

La deuxième partie de la formule inscrite à l'ordre du jour de la Conférence demande pour les mêmes raisons que pour la première partie l'étude des législations nationales.

On trouve une grande diversité d'institutions de prévoyance pour les gens de mer. Certaines remontent à plusieurs siècles, d'autres sont récentes. Les unes ont été créées par des particuliers, les autres par les Etats. — Quand un marin est débarqué malade, lorsque les obligations de l'armateur cessent, l'assurance le prend en charge. Ce système n'est pas obligatoire dans tous les pays, mais il se généralise de plus en plus. Les marins font tantôt partie du régime général des salariés, tantôt d'un régime particulier aux marins. Parfois la maladie est couverte par un système d'assurance qui ne vise que ce risque là ; d'autres fois l'assurance réunit plusieurs risques. Pour ce sujet de l'assurance maladie des gens de mer nous suivrons l'ordre établi par le B. I. T. : Champ d'application, prestations, ressources, institutions d'assurance, solution des litiges.

*
* *

Les législations d'assurance-maladie obligatoire ont comme champ d'application les marins employés sur les navires.

D'une façon générale, l'assurance couvre les équipages des navires nationaux pratiquant la navigation maritime (Allemagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Norvège), mais des exceptions sont apportées à cette règle. Les personnes montées sur des navires affectés à un service public, mais n'ayant pas la qualité de fonctionnaires publics ne profitent pas de cette réglementation. Les salariés employés à la pêche risquent la maladie autant, si ce n'est plus, que les autres gens de mer, aussi dans la plupart des pays les marins à la pêche lointaine, et même ceux à la pêche côtière sont protégés par l'assurance.

Un faible tonnage n'empêche pas les marins d'être assurés contre la maladie, car ceux-ci sont particulièrement exposés aux intempéries.

Les gens de mer couverts par l'assurance-maladie obligatoire sont des salariés et parfois des personnes économiquement indépendantes. Les législations nationales comprennent dans l'assurance-maladie des gens de mer les personnes occupées par un contrat de travail maritime. Certaines catégories de travailleurs indépendants étant dans une situation économique voisine, peuvent en faire partie — Allemagne, Grande-Bretagne (ceux touchant moins de 250 £ par ans) — Italie.

La loi peut couvrir l'ensemble des personnes employées dans la navigation maritime sans égard à leur situation économique. En France les personnes inscrites sur les rôles de

l'inscription maritime, ou les salariés nationaux portés au rôle d'équipage en profitent. Des exceptions existent à ces règles très générales.

Parfois une limite d'âge est prévue. En France on doit avoir au moins 13 ans, et en outre une conditions de nationalité est exigée pour profiter de l'assurance : être ressortissant français. Au moment des prestations l'assuré doit se trouver à l'intérieur des frontières nationales.

Des difficultés surgissent pour les marins de couleur qui sont souvent, débarqués en cas de maladie, dans les pays étrangers où les prestations ne peuvent leur être fournies. Mais dans la majorité des pays il n'existe pas d'exclusion basée sur la différence de race.

Des conditions économiques doivent être réalisées dans plusieurs pays. Les unes visent le montant du salaire. On pense que les salariés recevant une rémunération élevée peuvent faire eux-mêmes acte de prévoyance. En Grande-Bretagne les personnes occupées à un travail non manuel et touchant plus de 250 £ par an ne sont pas assurées. En Norvège, ce sont celles recevant plus de 5.400 couronnes. Au contraire aucune limite de salaire ou de revenu n'est mentionnée en France, en Italie.

Les apprentis et élèves sont assurés sauf en Grande Bretagne. Les membres de la famille de l'employeur non rémunérés dont la situation offre beaucoup d'analogies avec la catégorie précédente sont assujettis en France à l'assurance, tandis qu'ils ne le sont pas en Grande-Bretagne.

La France seule a assuré d'une manière générale les gens de mer, tandis que les autres nations demandent que les assujettis soient liés à l'armateur par un contrat de travail.

SECTION II.

Les prestations.

L'assurance-maladie a comme but essentiel de permettre la subsistance de l'assuré et le rétablissement de sa santé. La responsabilité de l'armateur peut prendre fin lorsque le marin est retourné au pays, et alors l'assurance remplace l'armateur pour payer les frais. L'assurance-maladie peut se subdiviser en indemnité de maladie — en assistance médicale et pharmaceutique — et en assistance familiale.

1° Indemnité de maladie.

Une indemnité est accordée à certaines conditions. Le marin doit être incapable de travailler par suite de sa maladie. Les lois nationales font attention à la cause motivante. Il n'est pas exigé en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Norvège, que la maladie du marin résulte du service à bord ou d'un risque de navigation. En France, l'assurance couvre plus difficilement le mauvais état de santé du marin qu'on cherche alors à rattacher à un risque venant de la navigation. Quand la maladie a été provoquée intentionnellement, l'assurance est dégagée de toute responsabilité (France, Grande-Bretagne). Si le marin a commis une faute grave, il ne reçoit aucun secours (Grande-Bretagne, Italie, Norvège).

L'assurance n'est responsable que des maladies qui se manifestent pendant l'affiliation à l'assurance, mais souvent un stage est demandé à l'assuré (Grande-Bretagne). Les affections qui surviennent un certain temps après le débarquement peuvent, dans des conditions déterminées,

donner droit à l'indemnité de maladie (France, 6 mois ; Grande-Bretagne, 21 mois ; Italie, 4 semaines). Les malades, pour bénéficier des prestations, doivent se trouver dans la circonscription de la caisse, ou du moins sur le territoire national pour que l'assurance puisse effectuer son contrôle. L'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, admettent que le droit à indemnité est suspendu jusqu'au retour du marin au pays. Dans d'autres Etats, Italie, Norvège, le droit à indemnité naît avant le retour du malade, mais l'assurance n'est tenue à rembourser que les prestations délivrées pour son compte par l'armateur ou l'autorité consulaire.

Le montant de l'indemnité peut être fixe comme en Grande-Bretagne. Ce genre simple de calcul ne prétend offrir aux assurés et à leur famille que le maintien d'un strict minimum d'existence.

L'indemnité peut être variable, en fonction du grade et du salaire de chaque assuré pour lui permettre de tenir son rang social (Allemagne, France, Italie). La plupart des législations tiennent compte des charges de famille.

L'indemnité de maladie n'est attribuée que pendant une période maximum, destinée à permettre le rétablissement des assurés.

Elle commence soit après le débarquement du marin dans un port national en Allemagne, Grande-Bretagne, Italie, soit au moment où le malade cesse d'être à la charge de l'armateur, l'assurance joue alors un rôle supplétif (France), soit encore dans certaines circonstances avant le retour du malade dans son port national et avant l'expiration des obligations de l'armateur. Dans ce troisième cas, elle est versée à l'armateur qui doit pourvoir aux besoins du marin (Norvège).

La période maximum pendant laquelle l'indemnité de

maladie est attribuée varie suivant les pays, en Allemagne 39 semaines, en France 4 mois, en Grande-Bretagne, 26 semaines. Après son expiration, si le marin est encore incapable de travailler d'une façon temporaire ou permanente, il reçoit une pension d'infirmité ou d'invalidité.

2° L'assistance médicale et pharmaceutique.

Elle vient à l'aide du marin quand sa santé a besoin d'être soignée. Il n'est pas nécessaire que la maladie se rattache à un risque de navigation. La corporation maritime a intérêt à ce que ses membres soient en bonne santé et rétablis rapidement et complètement s'ils sont souffrants. Les maladies provoquées volontairement par le malade qui ne donnent pas droit aux indemnités en espèces n'empêchent pas les prestations en nature. Le malade n'est astreint à aucun stage pour recevoir celles-ci, mais elles ne peuvent être données qu'après le retour du malade sur le territoire national et tant qu'il s'y trouve (Allemagne, Grande-Bretagne).

Le rôle de l'assurance peut se limiter à rembourser les frais de maladie, d'après un tarif fixé. L'assuré jouit d'une certaine liberté et choisit son médecin.

L'assurance peut encore délivrer le malade de tout souci, en se chargeant de lui donner tous les soins dans un établissement sanitaire.

Le médecin prescrit les médicaments au malade qui est assuré de l'assistance pharmaceutique. Les législations nationales essaient de concilier les deux idées suivantes : le malade doit recevoir tous les médicaments nécessaires à son état et il faut éviter tous les soins coûteux et non indispensables.

Le temps pendant lequel le marin a droit à l'assistance médicale et pharmaceutique varie beaucoup. Il n'y a pas, en Grande-Bretagne, en Italie, en Norvège, une limite stricte de prestations. En Allemagne et en Pologne, cette période maximum est fixée à 39 semaines.

3° *L'assistance familiale.*

L'assurance-maladie protège contre d'autres risques du marin ; l'assistance-maternité est accordée par l'assurance-maladie, aux femmes employées au travail maritime et aux femmes des marins. L'assistance médicale pour les maladies de la famille et l'indemnité funéraire au décès du marin ou au décès de son conjoint ou d'un enfant mineur. Toutes ont pour but de soulager le marin des frais occasionnés pendant ces périodes difficiles.

a) *L'assurance-maternité.*

Elle est établie en Allemagne, Grande-Bretagne, Italie, Norvège. Les assurées doivent avoir accompli un stage d'affiliation déterminé, suivant les Etats, de 3 à 10 mois avant l'accouchement et séjourner dans le pays dont elles prétendent profiter de l'assurance. Les prestations sont l'assistance obstétricale, des indemnités de grossesse et d'accouchement, ainsi qu'une prime d'allaitement (Allemagne, Norvège, Grande-Bretagne).

b) *Assistance médicale à la famille de l'assuré.*

Le marin est éloigné de son foyer par sa profession. Quand la maladie atteint un membre de sa famille, il est

d'une grande importance que le malade ne soit pas délaissé. En Allemagne, en Norvège, en Russie, l'assistance médicale est obligatoire et sans contribution supplémentaire, en Italie, elle est facultative. Les bénéficiaires de l'assurance sont les proches parents du marin, conjoint, enfants mineurs, et parents à sa charge, père, mère, frères ou sœurs.

La durée maximum des prestations est inférieure à celle du marin assuré, en Allemagne, en Norvège, 26 semaines.

c) Indemnité funéraire.

Dans beaucoup de législations le décès du marin assuré donne à la famille le droit de recevoir une indemnité pour compenser les frais d'enterrement. En France, en Italie, en Norvège, cette indemnité est obligatoire quelle que soit la cause du décès, et on n'exige aucun stage d'affiliation. En Allemagne, en Norvège, l'excédent de l'indemnité va seul à la famille, quand les frais d'enterrement ont été faits par une autre personne qu'on rembourse d'abord.

L'indemnité funéraire est fixée en fonction du salaire du décédé, parfois elle est forfaitaire. Suivant certaines lois d'assurances, le marin est déchargé des frais d'enterrement d'un membre de sa famille, d'après un barème établi sur son salaire journalier (Allemagne).

SECTION III

Les ressources.

Les frais de l'assistance aux marins malades ou blessés avant toute intervention de l'assurance, sont payés par l'ar-

mement. Au contraire, dans l'assurance-maladie, l'employeur n'en supporte qu'une partie.

Dans la plupart des pays, les ressources de l'assurance proviennent à la fois des versements des assurés, des employeurs et de l'Etat (Allemagne, France, Grande-Bretagne, Norvège). En Italie, ce sont les employeurs et les assurés qui paient ; en Russie, l'employeur seul doit cotiser.

La répartition des charges occasionnées par ces versements est très variable. En Grande-Bretagne, 1/7^e environ des prestations, en France 20 %, sont supportées par l'Etat.

Les marins se trouvent groupés, tantôt dans des caisses interprofessionnelles (Norvège) ou dans des caisses spéciales (Allemagne, France). On en tient compte pour fixer les cotisations. Celles-ci sont réparties, en général, proportionnellement aux salaires (Allemagne 6 %, Italie 4 %). En Grande-Bretagne, elles dépendent seulement du genre de navigation exercée et du sexe de l'assuré.

Le recouvrement des cotisations se fait en employant le système du précompte, le patron retenant sur l'ouvrier la somme qu'il doit verser à l'assurance.

Les assurances qui couvrent la maladie par un régime financier spécial ont adopté un système de répartition annuelle (Allemagne), tandis qu'en Grande-Bretagne, où une même institution gère plusieurs risques, on a adopté un système de capitalisation.

*
* *

Les institutions d'assurances.

Chez les gens de mer il existe une homogénéité causée par leur genre particulier de vie qui peut orienter les

caisses d'assurance vers l'adoption d'un cadre professionnel. Les frais sont supportés en premier lieu dans tous les pays, en cas de maladie ou d'accident, par les armateurs, c'est une situation particulière aux marins qu'on ne rencontre pas dans les autres branches du commerce et de l'industrie. Les marins résident surtout dans les grands ports, mais un certain nombre d'eux habitent les petits ports. Il est difficile, dans ce cas, de contrôler les malades et de leur accorder des prestations.

Il n'est pas facile aux marins de participer à la gestion de leurs caisses d'assurances ; leur vie active les tient éloignés de leur région habituelle. Les législations tiennent compte de ces conditions spéciales.

Les marins peuvent former des groupements ne comprenant aucun étranger à leur profession, ce sont les institutions professionnelles, ou se réunir avec des travailleurs de terre ferme, ce sont les institutions interprofessionnelles.

Les institutions professionnelles présentent un certain nombre d'avantages, une adaptation rationnelle des prestations d'assurance aux besoins du personnel maritime, la désignation des comités directeurs des assurances par les syndicats professionnels. Mais elles ont aussi des inconvénients, la similitude des risques qui peut empêcher la compensation de se faire, et la nécessité de créer partout des institutions sanitaires propres aux marins.

Dans les institutions interprofessionnelles, les marins risquent d'être la minorité et que par suite il ne soit pas tenu compte des obligations particulières des armateurs envers eux.

Les législations peuvent se classer en trois groupes ; celles qui reconnaissent uniquement les groupements professionnels, à une seule caisse, comme l'Allemagne, la France,

l'Italie, ou à plusieurs caisses, comme la Russie ; celles qui imposent les groupements interprofessionnels (Norvège), et celles qui admettent la coexistence des deux groupes précédents (Grande-Bretagne).

Les institutions d'assurance possèdent souvent : une assemblée générale, organe délibérant, un comité directeur, organe exécutif, une commission de révision, organe de contrôle interne.

L'assemblée générale approuve le bilan, les comptes de l'exercice écoulé qui lui sont soumis par le comité directeur. Ce dernier est composé soit seulement de personnes représentant les assurés (Sociétés approuvées de Grande-Bretagne et d'Irlande, Russie), soit de personnes représentant les employeurs et les assurés (Allemagne), soit de personnes représentant les employeurs, les assurés et l'Etat (France, Italie, Société d'assurance nationale de Grande-Bretagne), le nombre des sièges et leur répartition varie.

La Commission de contrôle est chargée de vérifier la comptabilité de la caisse et le rapport du comité directeur. Elle est prévue en Italie, Norvège.

Les organes locaux sont des services institués pour rapprocher la caisse de l'assuré, lorsque celui-ci se trouve sur un point éloigné du siège de la caisse. On utilise pour ce besoin : les sections locales d'assurance-maladie, les autorités maritimes des ports, les institutions d'assurances interprofessionnelles.

SECTION IV

La solution des litiges.

Les litiges relatifs aux prestations demandent une déci-

sion rapide qui fixe l'assuré sur son droit. L'organisme chargé de l'administration des prestations reçoit les demandes, les examine et y répond. Si l'assuré n'est pas satisfait, il peut exercer une voie de recours devant les tribunaux ordinaires, d'arbitres ou d'assurance, suivant les pays.

En France ce sont les tribunaux ordinaires, mais dans les autres pays d'assurance obligatoire des juridictions particulières sont établies. Ces juridictions, spéciales par leur organisation et leur procédure sont plus rapides et l'unité de jurisprudence est mieux garantie.

En Grande-Bretagne fonctionnent des juridictions arbitrales dont les parties choisissent les membres. En Norvège, ce sont des commissions élues par l'autorité municipale de la commune.

Les tribunaux d'assurance comprennent un magistrat et les représentants des intéressés au moins en première instance. On les trouve en Allemagne, Italie, Russie.

CHAPITRE III

La Treizième Conférence de Genève.

SECTION I.

La Treizième session de la Conférence Internationale du Travail à Genève s'occupa de la question de la protection des gens de mer. Une commission de protection des gens de mer fut constituée ayant comme président M. Grieser délégué gouvernemental allemand. Cette commission nomma deux rapporteurs, l'un M. Gascon y Marin, délégué du gouvernement espagnol pour la partie relative aux obligations individuelles des armateurs à l'égard des gens de mer malades ou blessés, l'autre M. Hackforth délégué du gouvernement anglais, pour la partie relative à l'assurance-maladie des gens de mer.

D'après la nouvelle procédure, la Conférence ne prend pas de décision de fond sur la question, mais décide seulement les points sur lesquels le B. I. T. doit consulter les gouvernements. Au rapport présenté par la Commission fut joint un rapport de minorité élaboré par les armateurs. Ceux-ci prétendirent que les législations nationales étaient assez généreuses en cette matière et qu'une réglementation internationale n'était nullement nécessaire. Une recommandation d'après eux au lieu d'une convention était suffisante. Les marins protestèrent contre cette façon de penser. Ils présentèrent différents amendements, l'un visant à supprimer les mots « fait personnel du marin » dans le projet du

questionnaire pour empêcher le marin d'être exclu de protection au cas où il attrape la syphilis ou la tuberculose. Cette question, de fond en réalité fut rejetée. Un amendement du groupe patronal demandant la suppression du paragraphe relatif au rapatriement des marins comme faisant déjà partie de la Convention de 1926 fut repoussé, et le projet de conclusion présenté par M. Gaston y Marin fut voté par 65 voix contre 16.

Le second rapport lu par M. Hackforth souleva peu d'oppositions. Le groupe ouvrier présenta un amendement demandant la suppression des exceptions au principe de l'assurance-maladie pour les marins. L'amendement fut repoussé ainsi qu'un autre proposé par M. Pradhan conseiller, ouvrier de l'Inde à cause des difficultés techniques qu'il soulevait. M. Pradhan demandait que la convention s'appliqua aux personnes qui ne résident pas sur le territoire national. Le projet de conclusion de M. Hackforth fut voté.

L'inscription à l'ordre du jour de la prochaine session maritime de la question, la protection des gens de mer en cas de maladie fut adoptée par 72 voix contre 17 à l'appel nominal.

SECTION II.

Le B. I. T. après ce vote n'avait plus qu'à rédiger le questionnaire à envoyer aux gouvernements en suivant les indications données par la Conférence. C'est ce qu'il fit non seulement pour les sujets, mais aussi pour l'ordre et la présentation des points étudiés.

D'après les réponses reçues le B. I. T., établit un rapport bleu les groupant et il en dégagera deux projets de convention pour la prochaine conférence. A la première partie —

Obligations des armateurs envers les marins malades ou blessés — les gouvernements, 22 sur 25 réponses publiées, sont favorables à un projet de convention, les trois autres n'y sont pas opposés, mais présentent des objections.

Le champ d'application de la convention d'après les gouvernements s'étend à tous les navires effectuant habituellement une navigation maritime à l'exclusion des navires de guerre. Les exceptions sont celles déjà envisagées à la Treizième session de la Conférence. Elles concernent les personnes bénéficiant d'un statut spécial couvrant les risques ou institutions d'assurances sociales. Une autre exception vise les personnes employées à bord pour le compte de l'employeur autre que l'armateur. Il est difficile de rendre ce dernier responsable puisqu'il n'a aucune autorité sur le salarié.

Les risques couverts sont les risques d'accident, de maladie et de décès. La période de protection commence avec le début de l'engagement et finit avec (accepté par les gouvernements d'Allemagne, d'Espagne, de France, de Grande-Bretagne, d'Italie, etc.). Il n'est pas nécessaire qu'il existe une relation entre le service et le risque couvert sauf en cas d'accident survenu en dehors du service du navire (demandé par l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, les Pays-Bas).

Les éléments de l'assistance comprennent le traitement médical, la fourniture des médicaments, l'entretien : nourriture et logement. Tous les gouvernements ont adhéré à cette proposition.

Sur la durée du droit à l'assistance donnée par les armateurs, les gouvernements sont d'avis très différents. On peut classer leurs réponses en trois groupes :

1° Celles qui font dépendre l'assistance jusqu'à la guérison ou le rapatriement (Grande-Bretagne).

2° L'assistance continue jusqu'à la guérison ou la consolidation de la blessure ou la constatation du caractère incurable de la maladie comme en Espagne, en France, en Italie.

3° L'assistance n'est accordée que pendant une période forfaitaire, très variable suivant les pays.

A la protection donnée par l'armateur se substitue aussi souvent celle donnée par une assurance. L'assistance à bord appartient au capitaine, à terre cela dépend, soit du capitaine, soit du marin, soit des autorités maritimes ou consulaires. Une règle internationale sur le transfert des responsabilités semble difficile à réaliser.

Les gouvernements allemand, britannique, espagnol sont opposés à l'établissement d'une réglementation internationale pour déterminer le mode de paiement des frais d'assistance ou le versement par l'armateur d'une caution qui assume la responsabilité de l'organisation de l'assistance. Ils trouvent qu'on ne doit pas entrer dans de tels détails et qu'il appartient aux législations nationales de les régler.

Les gouvernements se sont tous prononcés à l'exception du gouvernement britannique pour la fixation internationale de la durée du droit au salaire. Les périodes proposées par les gouvernements sont variables.

Les gouvernements allemand, espagnol, français, italien, norvégien, sont d'avis d'obliger à rapatrier aux frais de l'armateur le marin malade ou blessé. Les frais de rapatriement sont : le transport, le logement et la nourriture du marin pendant le voyage. On devrait ajouter, d'après le gouvernement allemand, l'assistance médicale et les médicaments.

Les réponses concernant le lieu de rapatriement montrent aussi une grande variété, et il convient aux législations nationales de le fixer soit au port d'engagement du marin, soit au port de départ du navire, ou au port du pays du marin ou encore à un autre port fixé par accord entre le marin et le capitaine sous le contrôle des autorités compétentes.

Presque tous les gouvernements acceptent l'insertion dans la réglementation internationale d'une disposition faisant supporter à l'armateur les frais de décès du marin survenu à bord du navire ou à terre par suite d'une blessure ou d'une maladie lui donnant droit à l'assistance.

L'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie, la Norvège pensent qu'une convention internationale pourrait formuler l'obligation pour l'armateur d'établir l'inventaire des biens du marin décédé ou débarqué pour cause de maladie ou de blessure et le décompte des salaires qui lui sont dûs et de le forcer à remettre ces biens au marin ou à ses héritiers. La Grande-Bretagne et les Pays-Bas estiment que l'on doit poser ce principe, sans en réglementer d'une manière internationale les détails.

Tous les gouvernements sont favorables à une disposition dans la convention spécifiant que les législations nationales doivent prévoir la solution des litiges par des moyens rapides et peu coûteux. L'obligation d'une tentative de conciliation est proposée par l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie, le Japon. Quand un litige naît hors du pays du pavillon, il est intéressant pour le marin, que soit inscrite dans la réglementation internationale, le principe de la décision exécutoire par provision. La Grande-Bretagne, la Norvège jugent que cette question ne doit pas être l'objet d'un projet de convention. Les obligations de l'armateur

seraient les mêmes envers les marins étrangers et les marins nationaux. Cependant les pays scandinaves demandent de réserver l'égalité de traitement aux ressortissants des Etats qui ratifieront la convention.

SECTION III.

La deuxième partie du questionnaire concernant l'assurance-maladie des gens de mer produisit chez les gouvernements des réponses qui peuvent se résumer de la façon suivante. Les pays où l'assurance-maladie existe obligatoirement sont tous d'accord pour en reconnaître l'absolue nécessité. D'autres pays moins expérimentés lui montrent une bienveillante neutralité. Aucune opposition ne s'est déclarée contre elle.

Le champ d'application de la convention s'étend d'après les gouvernements à tous les navires à l'exception des navires de guerre. Les pêcheurs y sont inclus, le gouvernement yougo-slave se prononce seul contre cette mesure. Les navires des autorités publiques qui n'ont pas une affectation commerciale doivent être exclus d'après les réponses des gouvernements espagnol, britannique et italien. Les équipages des bateaux de faible jauge, au contraire de la convention concernant les prestations par les armateurs, font partie de l'assurance, car ces marins comme les autres ont besoin de soins.

La formule présentée par le Bureau était de savoir si l'assurance-maladie doit s'appliquer à toute personne employée à bord. Elle est acceptée par la France, l'Italie, la Norvège. Les réponses des gouvernements allemand, britannique ne semblent pas avoir de caractère restrictif.

Les exemptions à l'obligation d'assurance que les législa-

tions nationales peuvent établir sont nombreuses mais l'énumération et limitative. Ce sont :

a) Les équipages des navires appartenant aux autorités publiques affectés à la navigation maritime dans un but non commercial.

b) Les marins ne résidant pas dans le pays du pavillon, demandé par la Grande-Bretagne, l'Italie, la Norvège.

c) Les travailleurs qui n'ont pas atteint ou qui ont dépassé des limites d'âge à déterminer au besoin par la législation nationale ; demandé par la France, la Grande-Bretagne, la Norvège.

d) Les capitaines et officiers recevant une rémunération élevée par rapport au niveau général de paiement (Allemagne, Grande-Bretagne, Italie, Norvège).

e) Les membres de la famille de l'employeur ; presque tous les pays sont favorables à cette exemption.

f) Les pilotes (France, Grande-Bretagne, Italie, Japon).

Les réponses des gouvernements sauf deux sont favorables aux conditions proposées par le Bureau pour que le marin malade ait droit à l'indemnité maladie. Ce sont : l'assuré doit être incapable de travailler et ne toucher aucune prestation remplaçant le salaire, et il doit se trouver dans le pays du siège de l'institution d'assurance. Si l'assuré séjourne à l'étranger les gouvernements sont en général d'avis qu'une allocation à la charge de l'assurance soit servie à la famille de l'assuré depuis l'expiration de son droit au salaire jusqu'à son retour dans le pays où siège l'institution d'assurance.

Les gouvernements de la France, de la Grande-Bretagne, de la Norvège demandent un délai d'attente préalable au droit à indemnité.

Dans quinze Etats dont l'Allemagne, l'Espagne, la

France, la Grande-Bretagne, la Norvège, les gouvernements estiment que l'on peut diminuer la responsabilité de l'assurance en cas de maladie résultant d'une faute intentionnelle du marin. L'Italie seule ne prévoit aucune exception. Quatorze gouvernements trouvent que le projet de convention doit fixer la période pendant laquelle l'indemnité est accordée en cas d'incapacité de travail, neuf (Allemagne, Norvège) proposent une durée de 26 semaines. La France désire réserver cette question à la législation nationale. Pour le taux de l'indemnité les gouvernements font des propositions très différentes. La Grande-Bretagne et la France trouvent que cette détermination devrait être réservée aux législations nationales. L'Italie, le Japon, la Norvège sont favorables au principe d'une indemnité. L'Allemagne, la France, l'Italie sont pour l'inscription dans le projet de convention d'une disposition spéciale pour les marins ayant charge de famille, le Japon et la Norvège y sont opposés et la Grande-Bretagne trouve que c'est au législateur national à décider.

Tous les gouvernements sauf l'Irlande demandent que l'assistance médicale fasse partie du projet de convention comme étant une partie essentielle de l'assurance-maladie. Tous ils affirment que l'assistance médicale doit comprendre le traitement médical, la fourniture des médicaments et des moyens thérapeuthiques en quantité et qualité suffisantes, l'hospitalisation ou les frais d'hospitalisation. La seule condition d'attribution serait que le mari malade se trouve dans le pays du siège de l'institution d'assurance (Allemagne, Espagne, Grande-Bretagne, Japon, Norvège). L'Italie ne trouve pas cette condition indispensable. Pour la durée de cette assistance la France et la Finlande demandent de laisser ce soin aux législations nationales. La

Grande-Bretagne et l'Espagne proposent une durée illimitée. D'autres désirent une période de 6 mois (Italie) ou de 26 semaines (Allemagne).

Sur le sujet de l'assistance médicale à la famille du marin les avis des gouvernements sont différents, sept dont l'Allemagne, l'Italie, la Norvège sont pour une telle disposition, 9 sont d'avis contraire (France, Grande-Bretagne, Japon). Il vaut mieux laisser aux législations nationales le soin de décider.

Les gouvernements se sont tous déclarés favorables pour inclure dans le projet de convention un article sur l'assistance à accorder en cas de maternité à la femme employée au travail maritime.

Dans le cas de maternité de la femme du marin assuré onze réponses sont pour l'assister, tandis que quatre gouvernements sont opposés à cette mesure.

L'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon, sont partisans de verser une somme destinée à couvrir tout ou partie des frais funéraires du marin assuré.

L'assurance-maladie occasionne des dépenses importantes, aussi a-t-elle besoin de ressources abondantes. Presque tous les gouvernements sont d'avis qu'elles doivent provenir des contributions de l'assuré et de son employeur. La participation de l'Etat à ces versements est discutée, sept se prononcent en sa faveur, mais neuf demandent de laisser aux législations nationales le soin de le décider.

La grande majorité des gouvernements sont favorables au double principe de la gestion autonome et du contrôle de cette gestion par les pouvoirs publics.

Les gouvernements ont donné leur avis sur la question de la participation des assurés et des employeurs à la gestion des institutions d'assurance. Beaucoup désirent voir ins-

crire dans le projet de convention le principe de la participation des assurés à la gestion, tandis que la participation des employeurs et celle de l'Etat sont plus discutées ; il semble préférable de laisser aux nations le plein pouvoir de se décider sur ce point.

Lorsqu'un litige se produit, les gouvernements sont d'accord pour donner à l'assuré un droit de recours. Les Etats, Allemagne, Espagne, France, Japon trouvent que dans le projet de convention on devrait inscrire une disposition déférant les litiges à des juridictions spéciales. Une procédure rapide et peu coûteuse pour l'assuré et des juridictions spéciales organisées par les législations nationales seraient à recommander dans le projet de convention.

SECTION IV.

Le B. I. T. soumettra à la session de la prochaine Conférence Maritime deux avants-projets de convention. Nous allons les résumer rapidement. Comme ils sont basés sur les réponses des gouvernements vues précédemment, nous ne citerons que les principes essentiels :

Avant-projet de convention concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer.

Il s'applique à tous les gens de mer, employés sur des navires, à l'exclusion des navires de guerre. Les législations nationales pourront prévoir des exceptions pour certaines personnes. Les obligations de l'armateur couvrent les risques de maladie, d'accident, ou de décès en résultant, lorsque ceux-ci sont survenus entre le début et l'expiration de l'engagement. L'assistance de l'armateur comprend le traitement médical, la fourniture des médicaments, la nour-

riture et le logement. Ils sont à sa charge jusqu'à la guérison du marin ou la constatation du caractère incurable de la maladie ou de l'accident, ou pendant une période d'au moins 16 semaines à partir de l'accident ou du début de la maladie. L'armateur paye tout son salaire au marin resté à bord, et si le malade ou le blessé est débarqué tout ou une partie du salaire durant 16 semaines d'incapacité.

Les frais de rapatriement, les frais funéraires en cas de décès survenu à un moment où il pouvait prétendre à l'assistance de l'armateur sont à la charge de ce dernier. L'armateur assure la conservation des biens du marin malade, blessé ou décédé. En cas de litiges au sujet des obligations de l'armateur les législations nationales devront prévoir des dispositions donnant une solution rapide et peu coûteuse..

Le deuxième projet de convention concerne l'assurance-maladie obligatoire des gens de mer. Il s'applique à toute personne employée à bord d'un navire pratiquant la navigation ou la pêche sauf les navires de guerre et à l'exclusion des catégories de gens de mer exemptés par les législations nationales et prévus dans le projet. L'assuré incapable de travailler et ne touchant aucun salaire reçoit une indemnité pendant 26 semaines, qui peut être suspendue ; ou réduite en certains cas.

L'assuré a droit gratuitement pendant 26 semaines au moins au traitement médical et aux produits pharmaceutiques.

Une allocation est servie à la famille de l'assuré lorsque celui-ci malade se trouve à l'étranger.

Les législations nationales pourront accorder des allocations en cas de maternité ou encore des indemnités quand l'assuré décède. Les anciens assurés ont droit aux prestations de l'assurance pendant une période fixée par la lé-

gislation nationale. Les ressources de l'assurance viennent des assurés, de leurs employeurs et aussi des pouvoirs publics d'après une proportion fixée par l'Etat. L'assurance-maladie est gérée par des institutions autonomes sous le contrôle de l'Etat et avec la participation des assurés à la gestion. Une procédure rapide et peu coûteuse est instituée pour les litiges qui surviennent en cette matière.

CHAPITRE IV

Amélioration des conditions de séjour du marin dans les ports.

SECTION I

L'amélioration de la situation des gens de mer durant leur séjour à terre complète, naturellement, les dispositions prises en leur faveur sur les navires.

Les chapitres précédents concernaient, d'une façon générale la protection des gens de mer. Mais les conditions spéciales dans lesquelles se trouvent les marins dans les ports et les dangers particuliers qui les attendent, nous obligent à traiter séparément cette question. Nous nous sommes efforcés d'éviter les répétitions qui pouvaient se produire sur le sujet des maladies. Ici, ce sont les maladies contagieuses que nous étudions et non pas, comme dans la partie antérieure, les maladies en général. Nous verrons non seulement les conséquences juridiques qu'elles entraînent, mais encore les moyens préventifs et curatifs pour les combattre. Notre étude portera aussi sur les autres dangers qui existent dans les ports et sur les remèdes qui sont proposés.

Dès que le marin débarque, la discipline du bord disparaît et il reste seul, isolé contre les dangers qui l'environnent. Deux catégories de périls l'attendent :

L'un, c'est de tomber dans les bassins ou d'être attaqué

par les vagabonds lorsqu'il rejoint son navire, ce qui se produit souvent quand il est ivre.

L'autre menace sa santé et, en outre, celle de ses camarades du bord. Les maladies contagieuses le guettent et s'il les attrape il peut les transmettre même involontairement aux autres membres de l'équipage ;

Le marin a besoin d'être protégé contre ces dangers.

A Gênes, à la première Conférence Maritime, le problème n'était pas suffisamment étudié. On dut se borner à voter une résolution présentée par M. Hipwood, délégué ouvrier anglais. Elle s'exprime ainsi :

« Reconnaissant l'importance de prendre des dispositions internationales effectives pour la prévention et le traitement des maladies vénériennes dans la marine marchande, la Conférence internationale des Marins insiste auprès de la Section d'hygiène de la Société des Nations sur l'urgence d'accorder une attention immédiate à cette question.

« La Conférence recommande que soient examinées spécialement les points suivants :

« 1° Disposition à prendre en vue de faciliter la prévention et le traitement des maladies vénériennes dans les principaux ports.

« 2° Classification des maladies vénériennes au nombre des maladies pour lesquelles des soins et des médicaments sont fournis gratuitement aux hommes de la marine marchande.

« 3° Diffusion de renseignements appropriés sur le sujet parmi les gens de mer et particulièrement dans les écoles d'application.

« 4° Dispositions à prendre en vue d'offrir toutes facilités de récréation dans les grands ports sous la direction

d'une organisation représentant conjointement les armateurs et les marins ».

Le Secrétaire général de la S. D. N. répondit que le B. I. T. était largement compétent pour étudier de concert avec l'organisation d'hygiène de la S. D. N. ces questions.

Dès sa première session, la Commission paritaire maritime approuvait les propositions du B. I. T. tendant à faire une enquête sur les mesures empêchant la contagion des maladies vénériennes.

Le B. I. T. demanda aux gouvernements et aux organisations maritimes de lui fournir les renseignements qu'ils avaient sur ce sujet : Le B. I. T. s'est donc documenté auprès de toutes les institutions officielles ou privées qui luttent contre les maladies vénériennes, afin de préparer les solutions internationales.

La Commission paritaire maritime sur la proposition de M. Salvesen, représentant des armateurs, décida en avril 1925 la constitution d'une sous-commission composée de M. Salvesen et de M. Havelock Wilson pour étudier le problème.

Le rapport rédigé par la sous-commission est ainsi terminé : « Les autorités nationales, centrales et locales n'ont pratiquement rien fait pour protéger les intérêts des marins étrangers dans les divers ports de mer. Exception faite des consuls, il n'y a pratiquement que les institutions dûes à l'initiative privée qui accomplissent quelque travail important pour sauvegarder les intérêts des marins dans les ports étrangers ; Il semblerait toléré, d'après les rapports, que l'application des lois soit en général suspendue dans les quartiers plus ou moins internationaux où vivent les marins ». Telle était alors la protection des marins dans les ports.



En 1926, le B. I. T. se décida à publier une étude sur la question des maladies vénériennes. Le danger causé par les maladies vénériennes s'était beaucoup accru depuis la guerre. Avant 1914, le nombre des malades s'accroissait régulièrement. Mais dans les années qui suivirent la cessation des hostilités, des cas nombreux de syphilis se déclarèrent.

Les gens de mer doivent être protégés spécialement contre ce fléau pour plusieurs raisons : Il leur est très facile d'attraper les maladies vénériennes à cause de leur vie errante et de la promiscuité à bord. Il leur est très difficile par contre, quand ils en sont atteints de suivre un traitement continu et ils risquent alors de contaminer les personnes saines à bord du navire et dans les ports.

Le livre que le B. I. T. a fait paraître sur ce sujet montre que les pays ont organisé de manière inégale la lutte contre les maladies vénériennes, mais qu'il existe cependant des tendances communes dans cette lutte et le B. I. T. s'est efforcé d'en déduire un plan d'action anti-vénérienne. Essayons d'après ce rapport d'indiquer d'abord au point de vue médical les dispositions à prendre.

Le principe fondamental consiste en premier lieu dans la stérilisation des porteurs de germes. On atteint ce résultat en assurant la fourniture gratuite des médicaments, en soignant et en contrôlant les malades.

Pour les marins une visite médicale doit être exigée à l'embarquement et dans la suite des visites périodiques.

Quand le malade est à la période contagieuse, on ne doit pas l'embarquer, mais le soigner dans un hôpital. Lorsque le marin ne risque plus de contaminer l'équipage, il peut

embarquer. A bord, il faut qu'il continue le traitement qui le guérira entièrement. S'il y a un médecin à bord, celui-ci applique le traitement. S'il n'y en a pas, le malade doit avoir le nécessaire pour se soigner.

On peut ajouter naturellement des mesures préventives qui visent principalement :

1° L'enseignement de notions appropriées d'hygiène et de médecine.

2° La répression pénale de la contamination volontaire.

Une série de recommandations sur la séro-diagnostic de la syphilis ont été adoptées à des conférences de sérologie et il est souhaitable que les Etats les suivent dans leur lutte contre la maladie.

Il est indispensable d'instruire le marin des dangers qui l'attendent lorsqu'il descend à terre. La vie de privations qu'il mène à bord ne l'engage que trop lorsqu'il débarque à des distractions nuisibles à sa santé. L'excitation de la boisson, l'émulation des camarades l'entraînent à écouter les prostituées. Pour lutter contre cet état de choses, une propagande doit être faite par tous les moyens de publicité possible pour lui apprendre la gravité des maladies vénériennes.

Il faut procurer au marin des distractions saines, lui faciliter la pratique des sports, l'entrée des bibliothèques, etc. Les pouvoirs publics peuvent encourager les organisations privées qui s'en occupent. Dans tous les pays, une collaboration entre les armateurs, les gens de mer et les autorités est souhaitable.

A la neuvième session de la Conférence, une résolution chargeant le B. I. T. de continuer son enquête en vue de préparer une recommandation sur ce sujet fut adoptée sans

rencontrer un seul opposant. L'année d'après en 1927 le Conseil d'Administration du B. I. T. décida d'inscrire à l'ordre du jour de la 13^e session de la Conférence la question de l'amélioration des conditions de séjour des marins dans les ports.

D'autres groupements s'étaient, aussi occupés de ce problème. Un Comité permanent pour le bien être du marin s'était constitué en 1927, à la suite de la Conférence d'Oslo, organisée sur l'initiative de la Croix Rouge norvégienne et de la Ligue des Croix Rouges pour l'amélioration des conditions sanitaires dans la marine marchande.

Ce Comité s'était réuni plusieurs fois depuis 1927 et il réalisait la collaboration entre la Section d'hygiène de la Société des Nations, le B. I. T., la Ligue des Sociétés de la Croix Rouge et diverses organisations intéressées.

Un « Conseil britannique pour le bien être de la marine marchande » était créé en vue de coordonner les efforts tendant au bien être du marin. Le Conseil nommait des secrétaires de port chargés de la distraction des marins.

Enfin la Ligue des Sociétés de la Croix Rouge et l'Union internationale contre le péril vénérien avaient organisé une Conférence pour l'hygiène et le bien-être dans la marine marchande qui se réunit à Genève en octobre 1929 avec la collaboration de l'Union internationale contre la tuberculose, de l'Association internationale des Officiers de la marine marchande et d'autres organisations.

Le livre gris du B. I. T. publié en 1929 commence par reconnaître que le travail du Bureau a été simplifié grâce au rapport de la Sous-Commission paritaire maritime qui contenait des solutions pouvant servir de base à une discussion. Le rapport constate que les autorités interviennent rarement et que les institutions agissant le plus en

cette matière, avec des moyens encore faibles, sont les organisations privées. Ces institutions opèrent en s'efforçant de donner aux marins, un foyer où ils peuvent se distraire et s'amuser, un logement et la nourriture. En Allemagne la « Deutsche Evangelische Seemannsmission » a 22 établissements dans divers ports. En Grande-Bretagne les « Missions to Seamen » (109 établissements) et la British Sailors Society (114 établissements) sont des institutions publiques, tandis qu'il existe de nombreuses sociétés privées.

Comment pourrait-on améliorer la situation des marins durant leur séjour à terre demande le rapport et il soumet les propositions suivantes. D'abord recourir à l'autorité des personnes qui touchent de près à la vie des marins à terre (idée soutenue à la Conférence d'Oslo).

Puis coordonner les efforts des institutions existantes, et contrôler par un comité officiel tout l'argent destiné à améliorer la vie des marins (suggestion du Conseil britannique pour le bien-être dans la marine marchande, Londres, mai 1929).

Enfin organiser dans les principaux ports de chaque pays des comités locaux qui exciteraient l'ardeur des personnes et des sociétés bienveillantes aux marins. Peut-être devrait-on prévoir au-dessus des comités locaux et nationaux un Institut international de bien-être des gens de mer qui coordonnerait leur action et faciliterait l'application de toutes les dispositions nécessaires ! De nombreuses mesures de réglementation seraient à prendre comme la fermeture des tavernes à 22 heures et leur diminution dans l'enceinte des docks, la défense de vendre des narcotiques, l'interdiction aux colporteurs de se rendre à bord des navires.

Le rapport mentionne encore les propositions suivantes de la Sous-Commission de l'amélioration des conditions de séjour dans les ports.

« Contrôle médical sévère des femmes qui ont des relations illégitimes avec les hommes ; la transmission des maladies vénériennes devrait constituer un délit punissable, adoption de mesures prophylactiques contre les maladies vénériennes (Recommandation A6). Cette recommandation souleva quelques critiques, des associations féminines surtout qui veulent abolir la réglementation de la prostitution.

Pour l'application de la loi la police doit être suffisante. Il est nécessaire que les autorités publiques et les consuls collaborent. Les endroits où les navires sont mouillés doivent être suffisamment éclairés et les vagabonds renvoyés des ports.

La Sous-Commission reprenant les vœux de la Conférence d'Oslo estime que des œuvres récréatives, des Maisons du Marin, des hôtelleries internationales seraient très utiles au bien-être du marin. Les marins dépensent sans nécessité des sommes importantes dans les escales aussi encouragerait-on les délégations de salaires au bénéfice de la famille du marin dans des caisses.

L'efficacité de ces mesures serait augmentée si le marin en est au courant. On exercerait une propagande surtout par brochures spéciales, auprès des gens de mer pour qu'ils en aient connaissance. Pour réaliser cette amélioration des conditions de bien-être du marin il faut des fonds. Le moyen de se les procurer est délicat. Peut-être les obtiendrait-on par une contribution des institutions d'assurance-maladie ou d'organisations professionnelles et grâce aux subventions spéciales des gouvernements ou des ports.

SECTION II.

A la Treizième session de la Conférence internationale du travail, une Commission fut chargée d'étudier l'amélioration des conditions de séjour des marins dans les ports. Le rapport présenté par M. Yoshisaka délégué gouvernemental japonais ne souleva pas de discussion. Le délégué gouvernemental chinois, M. Kao, intervint pour déclarer qu'à la question du bien-être du marin devait être joint le problème de l'entr'aide dont il trouvait la solution dans trois moyens : par l'éducation physique, l'éducation morale, l'instruction scientifique. Le président de la Commission, M. Nevo Botaris délégué gouvernemental grec montra que le projet de la Commission était semblable à celui du bureau. Un point, la création d'un Institut international pour le bien-être des marins avait été repoussé par la Commission à l'unanimité. Cette institution était considérée comme prématurée et l'on n'apercevait pas encore avec quelles ressources on pourrait y subvenir.

L'inscription à l'ordre du jour de la prochaine Conférence de la question l'amélioration des conditions de séjour des marins dans les ports fut votée par 89 voix contre zéro.

*
* *

Le questionnaire basé sur les résultats de la Conférence obtint les réponses de 24 gouvernements. Le B. I. T. publia un rapport bleu les groupant. Nous allons essayer de les résumer.

Tous les gouvernements sont d'accord pour adopter une recommandation sur la question de l'amélioration des conditions du séjour des marins dans les ports. Beaucoup spé-

cifient qu'en raison de la diversité des coutumes nationales et mêmes locales la Recommandation se borne à énoncer de larges principes d'action et laisse aux autorités nationales ou locales intéressées le détail de leur application.

Les matières envisagées par le questionnaire étaient mentionnées en termes généraux, c'est pourquoi les réponses sont rédigées par des expressions générales laissant de côté les détails.

Dans l'ensemble les gouvernements semblent désireux : de protéger les marins contre l'alcoolisme.

1° Par la réglementation de la vente des boissons alcooliques.

2° Par la réduction du nombre des débits de boisson dans l'enceinte ou les parages des docks.

3° Par la fixation d'une heure de fermeture pour ces établissements.

Les gouvernements veulent empêcher la vente et l'usage des narcotiques par l'application des accords conclus en 1925 à la Société des Nations et instruire les marins des dangers en résultant par des dispositions laissées à l'appréciation de chaque gouvernement. Un âge minimum serait requis pour être employé dans les débits de boisson, âge qui pourrait être variable suivant les pays et s'étendre aux deux sexes.

Les gouvernements sont tous d'accord, sauf les gouvernements français et suédois qui font quelques réserves, pour que les auberges, les hôtelleries et les pensions soient l'objet d'un contrôle officiel concernant leur tenue. Il en est de même sur la question d'empêcher l'accès des navires aux personnes « qui auraient l'intention d'y introduire soit des boissons alcooliques, soit des narcotiques, ou qui tenteraient de venir à bord dans tout autre but illicite ». Les gouverne-

ments recommandent l'éclairage des bassins et la clôture de leurs abords. Par contre quelques Etats déclarent qu'il est difficile d'assurer la surveillance des bâteliers communiquant avec les navires, ou d'expulser des ports les vagabonds (France, Inde). Pour faciliter l'application de la réglementation, devrait-on créer une police spéciale pour le port et ses parages ? Les réponses sont variées, l'Allemagne, l'Italie le désirent, mais la Grande-Bretagne, l'Espagne y sont opposés.

Les gouvernements sont partisans de la collaboration entre les consuls et les autorités locales. Ils désirent donner aux marins toutes les possibilités pour communiquer avec leurs consuls. L'interdiction dans la zone des ports du racolage et de l'incitation à la débauche, rencontre quelques difficultés d'un petit nombre de gouvernements, le Danemark, la Suède, montrent les obstacles pratiques à son application. Les gouvernements sont favorables à ce qu'une propagande soit faite parmi les marins sur le danger et les traitements de certaines maladies, mais ils n'indiquent pas, en général, comment opérer. L'ensemble des réponses montre que la Recommandation devrait contenir une formule préconisant la prévention et le traitement des maladies vénériennes, en étendant l'Accord de Bruxelles. Les marins étrangers seraient admis dans les hôpitaux quoique des pays comme la France objectent les dépenses qu'elles causeraient. Les marins étrangers atteints de tuberculose profiteraient des mêmes traitements que les marins nationaux.

Beaucoup de gouvernements sont favorables à des mesures ayant pour but de mettre à la disposition des marins de toutes nationalités un nombre suffisant d'hôtels offrant à des prix modiques toutes garanties désirables et soumis à un contrôle officiel. Certains pays (Allemagne, France),

insistent sur les frais de création de ces hôtels. Du moins pourrait-on commencer par constituer des salles de réunion et des bibliothèques.

Le principe de facilités à accorder aux marins pour permettre à l'étranger le dépôt de leurs salaires et leur transmission chez eux ou à leur port de retour est appuyé par tous les gouvernements. Le gouvernement japonais considère comme difficile sa mise en application.

Le succès des articles de la Recommandation dépend de la publicité faite auprès des marins en sa faveur. Il serait préférable de laisser à chaque pays le soin d'agir. La distribution de brochures est un bon moyen. Le gouvernement de l'Inde, au lieu de brochures séparées, préfère des brochures donnant des renseignements généraux sur les ports situés sur les principales routes maritimes.

Les sources auxquelles on s'adresserait pour l'application des dispositions contenues dans la Recommandation seraient aussi variées que les mesures à prendre, ou la diversité des conditions nationales et locales. Les autorités officielles contribueraient aux dépenses ainsi que les organisations d'armateurs et de marins, les institutions philanthropiques, etc...

A la question spéciale de la participation financière des institutions d'assurances sociales, certains gouvernements y sont opposés, d'autres trouvent (Grande-Bretagne, Italie, Japon) que chaque pays doit régler la question comme il l'entend, ou encore (Allemagne, Pays-Bas) acceptent le principe car les assurances profiteront des mesures qui se trouvent dans la recommandation. La Belgique propose l'institution d'un Fonds international où les Etats membres de l'organisation verseraient leurs contributions, mais cette création semble prématurée. Dans le projet de recomman-

dation, le B. I. T., reconnaissant que les moyens de subvenir aux dépenses varient suivant les Etats, signale simplement les possibilités suivantes : recourir aux subventions gouvernementales ou d'administrations locales, percevoir des contributions des institutions d'assurances sociales, recevoir les dons d'organisation d'armateurs et de marins, ou d'autres groupements.

La grande majorité des gouvernements ne croit pas possible actuellement que les questions envisagées dans la Recommandation puissent faire l'objet d'un projet de convention. Trois gouvernements : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, ont présenté quelques points susceptibles d'un projet de convention, comme la question de l'admission des marins de toutes nationalités et de confession dans les hôpitaux et dispensaires publics des ports.

Le projet de recommandation préparé par le Bureau International du Travail est basé entièrement sur les solutions que nous venons d'examiner. Il est susceptible d'être modifié par la future conférence. Il ne nous semble pas nécessaire de le résumer, car ce serait répéter les pages précédentes.

TROISIÈME PARTIE

La Durée du travail du marin

La durée du travail du marin est la question qui a fait l'objet des plus ardentes controverses.

La Partie XIII du Traité de Versailles recommande la journée de 8 heures sans spécifier les travaux. En 1919, à Washington, la Conférence décida qu'une session spéciale aurait lieu à Gênes, en 1920, pour s'occuper des marins. Un projet de convention fut adopté par la Conférence de Washington dès sa première séance, relatif à l'application de la journée de 8 heures. On lit, dans l'article 1^{er}, que :

« Pour l'application de la présente Convention seront considérés comme établissements industriels, notamment :

« Le transport de personnes ou de marchandises par route, voie ferrée ou voie d'eau, maritime ou intérieure.

« Les prescriptions relatives au transport par mer et par voie d'eau intérieure seront fixées par une conférence spéciale sur le travail des marins et mariniers. »

La Conférence de Washington indique seulement que la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures pour les marins doivent être considérées comme un but désirable et appliqué dans les limites où le permettent les conditions spéciales du travail maritime. Des modifications considérables et des dérogations importantes y sont nécessaires.

Le B. I. T. a envoyé un questionnaire aux membres de l'Organisation internationale du travail. Les principales puissances maritimes ont répondu, 22 lors de la mise sous presse du rapport bleu, en 1920. Un grand nombre de gouvernements ne prenaient pas position sur la question de l'application de la loi de 8 heures aux gens de mer.

CHAPITRE PREMIER

La Conférence de Gênes.

La Conférence se réunit à Gênes le 15 juin 1920. Elle élut comme président à l'unanimité M. le Baron Mayor des Planches, délégué gouvernemental italien, et comme vice-présidents, M. Arthur Fontaine, délégué gouvernemental de la France, M. Nijgh, délégué armateur des Pays-Bas, M. Havelock Wilson, délégué des marins de la Grande-Bretagne. Elle répartit le travail entre plusieurs commissions. L'une était la Commission de proposition, qui avait comme président Sir Montagne Barlow, délégué gouvernemental de la Grande-Bretagne. A la 5^e séance, une Commission de trente membres fut chargée de discuter la question de la durée des heures de travail avec M. Hipwood, délégué gouvernemental de la Grande-Bretagne, comme président.

Un comité de rédaction ayant seulement un caractère technique fut également désigné par la Conférence.

La Conférence fut retardée par divers incidents, admission des délégués finlandais à la Conférence, contestation des pouvoirs des délégués grecs, et s'occupa d'autres questions. Ce ne fut qu'à la vingtième session, le 6 juillet 1920, que la Commission des heures de travail pût présenter son rapport ainsi que le projet de convention, précédé d'un préambule rédigé en ces termes : « Le principe posé dans le Traité de paix, à savoir l'adoption de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante-huit heures comme

but à atteindre partout où il n'a pas encore été obtenu, est affirmé à nouveau. »

La discussion s'engagea aussitôt. Elle montra immédiatement les divergences de vues qui existaient entre les délégués. Presque tous les armateurs y étaient hostiles sauf le délégué français, M. de Rousiers. La loi de 8 heures s'appliquant déjà dans la marine française depuis août 1919. Plusieurs délégués gouvernementaux étaient opposés à cette mesure. Les délégués gouvernementaux de la Grande-Bretagne auraient voulu restreindre la loi à des catégories déterminées Sir Montagne Barlow déclara :

« D'après nos renseignements, nous estimons que si nous avançons au delà de nos objectifs, nous pourrons, en les dépassant, peut-être nous voir plus tard dans l'obligation de revenir en arrière parce que nous croyons qu'en allant trop vite, nous arriverons probablement à des résultats funestes, c'est-à-dire qu'il y aura une diminution du frêt et un arrêt dans la construction des navires. Ce ne serait donc pas, par conséquent, un progrès en avant mais un progrès rétrograde, qui non seulement ne serait pas avantageux pour les hommes, mais qui serait désastreux pour les armateurs et qui amènerait du chômage. »

Aussi proposa-t-il différents amendements au projet de la Commission, menaçant, au cas où ils ne seraient pas pris en considération, de voter contre le projet de convention.

L'objection de Sir Montagne Barlow fut combattue avec vigueur par M. Giuletti, délégué des marins italiens.

« Il s'agit seulement, dit-il, d'appliquer d'une façon générale aux marins une réforme qui est déjà adoptée presque universellement pour les autres catégories d'ou-

vriers. Cette journée leur est due en raison même du grand mouvement social. Nier cela, c'est nier le progrès...

« On parlait de faillite, on craignait qu'en introduisant la journée de huit heures et la semaine de 48 heures, la marine marchande britannique fasse faillite. La marine marchande française et le gouvernement français ont été les premiers à appliquer cette loi. Comment peut-il se faire que la Grande-Bretagne, qui a tout pour elle dans cette question, qui a tous les avantages, qui possède le charbon, le fer, les mers et les colonies, qui possède les hommes, puisse prétendre que l'introduction de cette réforme, qu'attendent anxieusement les marins du monde entier, la conduira à la faillite. »

« Dans le cas de la Grande-Bretagne, ce n'est plus un bataillon, c'est une brigade tout entière qui se refuse à marcher. »

Le délégué gouvernemental français, M. Rio, combattit les objections qui étaient présentées contre le projet de convention. Nous allons citer les parties essentielles de son discours qui sont très caractéristiques comme réfutation des critiques présentées sur la loi de 8 heures appliquée aux gens de mer :

« Il est certain, affirma-t-il, que lorsqu'on envoie des divisions en avant on risque de les faire écraser si d'autres divisions ne suivent pas. C'est ce que nous voulons éviter. Il y a quelques divisions en avant, que les autres nations suivent et il n'y aura aucun danger sérieux.

« Les autres objections présentées depuis le début de la discussion sont de différents ordres. Elles sont d'ordre matériel, d'ordre moral, d'ordre social, d'ordre public et d'ordre financier.

« Elles sont d'ordre matériel lorsqu'on vient nous dire

il est impossible d'appliquer la loi parce que nous n'avons pas assez de place sur nos bateaux, parce qu'il faudra retenir les bateaux si longtemps dans le port que toute exploitation des navires deviendra impossible. C'est la thèse de l'armateur grec ; c'est aussi celle de Sir Montagne Barlow. »

« Ce n'est qu'un article de principe, il n'est pas possible d'y mettre des dispositions particulières. Dans des articles ultérieurs on donne le temps de réparer les bateaux et de les transformer.

« Les raisons d'ordre moral : on a dit que si on donnait trop de repos aux hommes, ils se démoraliseraient et que ce serait une source d'indiscipline telle que la conduite des navires ne serait pas possible. M. Odfjell disait à la Sous-Commission : les travaux de ces hommes ne sont pas les mêmes que ceux qu'on fait dans les industries terrestres, ils respirent un air très sain. Et M. Host ajoutait hier : ils dorment trop.

« Est-ce que ceux qui disent de telles choses connaissent la mer ? Est-ce que les marins respirent un air sain ? M. Odfjell, je voudrais vous voir passer par une tempête de grêle ou de neige une heure dans ce que vous appelez le « crow's nest », ce que nous appelons, nous, des bossoirs et sur le pont des bateaux balayé par les lames. Les marins ont de l'eau salée, les lames roulent sur leur dos et quand ils rentrent dans leur petite cabine, au lieu d'avoir le repos que vous goûtez dans vos lits, ils sont chavirés d'un côté à l'autre du bateau, ils ne peuvent pas dormir. C'est ce que vous appelez dormir trop, Monsieur Host !

« Le travail à bord des navires est extrêmement dur, et combien de ces hommes sont, à l'âge de 50 ou 60 ans, alors que ceux qui ont vécu à terre sont encore en pleine force,

atteints de rhumatismes qui les forcent à l'inaction et au séjour dans une chambre.

« Objections d'ordre social. Que viennent faire les Etats dans la rédaction des contrats ? Mais depuis quand dans cette législation ouvrière lui enlève-t-on le droit d'intervenir. Comment voulez-vous arriver à une paix nationale d'abord, internationale ensuite, si les Etats ne sont pas là pour rapprocher les forces qui se divisent, qui tirent chacune de son côté, et arriver à des lois qui donnent satisfaction à tous.

« Objections d'ordre public. Vous avez dit que ces hommes démoralisés par le repos, par le sommeil, seraient une cause d'insalubrité et d'insécurité sur leur bateau. Je vous réponds que si vous voulez assurer la sécurité absolue sur les navires il ne faut pas surmener vos équipages. Sur mer, le danger surgit brusquement, la décision doit être immédiate ou on va vers la catastrophe. Nous voulons que sur le navire les hommes se reposent pour que lorsque le danger se présente, ils soient capables de lui opposer leur énergie et la décision qui peut le prévenir.

« Objections d'ordre financier. Toutes les objections se rencontrent à ce point. Si nous augmentons les équipages, si nous les payons davantage, les équipages et les armateurs se rencontrent en quelque sorte pour pressurer le public. Est-ce que depuis le jour où les Etats ont commencé à s'occuper du sort des ouvriers, ce n'est pas le public qui a payé les dépenses.

« Est-ce qu'il n'est pas juste lorsqu'on a donné cette satisfaction aux ouvriers on la refuse pour cette pauvre question financière à la partie la plus intéressante de la classe ouvrière.

« Lorsque les charges s'accroîtront les armateurs con-

naissent assez bien leur métier pour réduire la main-d'œuvre par des installations nouvelles. Vous avez déjà commencé par l'installation du chauffage au pétrole. Ces charges nouvelles vous obligeront à progresser beaucoup plus vite que vous ne l'auriez fait dans d'autres circonstances.

« Cette loi est inapplicable dites-vous. Et la France ? Et l'Argentine ? Et l'Australie ? Et l'Italie demain ? Et les Pays-Bas dans trois mois ? Et la Belgique ? et pourtant cinq ou six nations l'ont déjà appliquée.

« Vous dites que cela imposera des charges nouvelles aux bateaux mais que tous nous les prenions et elles seront relatives.

« Armateurs vous avez gagné des grandes fortunes pendant la guerre. Tandis que la corporation des marins est de toutes les corporations qui ont fait la guerre, celle qui a le plus souffert. Donnez-leur un peu plus de justice sociale. L'humanité doit passer d'abord, les intérêts particuliers ensuite ».

Le représentant des armateurs français, M. de Rousiers, montra comment la loi était appliquée en France et quelles compensations on donnait aux marins pour les dérogations.

M. Rivelli délégué ouvrier français, M. Mc Vey délégué ouvrier anglais et M. Giuletti délégué ouvrier italien parlèrent des sacrifices consentis par les marins et menacèrent en cas de rejet de la loi de 8 heures d'une grève générale et d'une révolte des gens de mer.

Les amendements proposés par Sir Montagne Barlow furent repoussés à une forte majorité. Mais lorsqu'arriva le vote final sur la Convention, le quorum des 2/3 ne fut pas atteint, 48 voix contre 25. Le déplacement d'une seule voix eût été nécessaire pour que la convention fut valable. Les

délégués gouvernementaux de la Grande-Bretagne avaient voté contre, tenus qu'ils étaient par les instructions du gouvernement britannique. Tout était donc à recommencer. Peut-être s'il s'était agi d'une recommandation, au lieu d'une convention eut-on abouti ? Mais le travail accompli n'avait pas été inutile à cette conférence. Outre les résultats obtenus dans d'autres questions, les délégués avaient pu confronter leurs idées dans un esprit assez conciliant. On pouvait avoir confiance dans le succès d'une future conférence.

CHAPITRE II

La Treizième Conférence de Genève.

SECTION I.

L'échec de la Conférence de Gênes amena un grand désappointement chez les gens de mer. On craignit un moment une grève générale de leur part. Le Congrès international des gens de mer réuni à Bruxelles en août 1920 temporisa. Une demande fut adressée au directeur du B. I. T. d'organiser un arbitrage » où les délégués des armateurs et des gens de mer seraient entendus ».

Le Directeur accepta. La Fédération Internationale des Armateurs se montra favorable à une discussion sinon à un arbitrage. Une Conférence mixte se réunit à Bruxelles le 26 janvier 1921. Deux commissions furent constituées, l'une sur le travail du personnel de pont et de machine, l'autre sur le travail des agents du service général. La première seule se réunit. Un projet établi par la Fédération internationale des gens de mer et limitant à 7 heures par jour ou à 49 heures par semaine le travail des chauffeurs et sou-tiers fut discuté.

La Commission s'ajourna le 29 avril 1921, et le 5 juillet le B. I. T. était informé que le Conseil exécutif de la Fédération internationale des armateurs avait renoncé à confirmer l'accord relatif aux études et expériences.

Les marins adoptèrent lors de leur congrès à Stockholm en août 1921 une résolution demandant au Directeur du B. I. T. de chercher une conciliation. Celui-ci n'obtint au-

cun résultat, la Fédération internationale des armateurs refusant de revenir sur sa décision.

Aux 2^e et 3^e sessions de la Commission paritaire maritime (mars 1922 et décembre 1923-, les deux parties restèrent sur leurs positions, malgré les interventions du Directeur du B. I. T.

Les années suivantes les difficultés continuèrent. En 1926, s'ouvrit à Genève la neuvième session de la Conférence internationale du travail qui était réservée à des questions maritimes. Le groupe ouvrier proposa le projet de résolution suivant :

« La Conférence demande au Conseil d'administration d'inscrire la question de la réglementation des heures de travail à bord à l'ordre du jour d'une session maritime spéciale en 1928 et de soumettre cette question à la prochaine session régulière de la Commission paritaire maritime ».

Après un long débat cette résolution fut adoptée par 67 voix contre 26, la majorité des 2/3 des voix était obtenue et constituait une sorte d'engagement moral de la Conférence d'étudier bientôt la durée du travail à bord des navires.

La Commission paritaire maritime vota le 5 janvier 1927 par 7 voix contre 5 l'inscription de cette question à la Conférence. Le Conseil d'Administration adopta dans sa session d'avril 1927 une proposition présentée par le Gouvernement français par 15 voix contre 6 et 3 abstentions qui demandait la discussion de cette question par une conférence spéciale en 1929.

Le problème posé en 1929 était moins délicat que celui devant lequel s'était trouvé la Conférence de Gênes. Il ne s'agissait pas des conditions d'application aux marins

de la Convention de Washington sur la loi de 8 heures, mais d'une discussion complètement ouverte et dont il n'était en rien préjugé. Une méthode nouvelle fut inaugurée par la Conférence, celle de la procédure en deux étapes qui est la suivante. Une première discussion fournit les renseignements sur lesquels on consulte les gouvernements. On rédige un simple questionnaire auquel répondent les gouvernements. Le vote des conventions et des recommandations n'a lieu qu'après une deuxième discussion à une session ultérieure de la Conférence.

Aux Etats membres de l'Organisation internationale du Travail le B. I. T. adressa un rapport basé sur les documents qu'il avait réunis ou que les administrations nationales lui avaient communiqués. Ces pièces avaient été établies le plus souvent après consultation des armateurs et des gens de mer.

*
**

Le rapport gris rédigé par le B. I. T., basé sur les législations des Etats maritimes propose :

Que le champ de la nouvelle réglementation sur la durée du travail s'étende à tout navire affecté habituellement à la navigation maritime dans un but commercial, sauf quelques exceptions. On classerait les navigations de deux façons différentes pour faciliter l'application des dispositions de la Conférence :

En navigations internationales et navigations nationales ;
En navigations courtes, moyennes et longues.

Tous les gens de mer seraient soumis à cette réglementation sauf les capitaines et membres de l'état-major, les pilotes et les équipages rétribués à la part ou composés de

membres de la famille du patron. La durée normale du travail serait le temps pendant lequel les gens de mer peuvent être tenus à l'ordinaire de prêter leurs services sans compensations particulières. Les heures supplémentaires seraient celles dépassant la durée normale du travail. Le rapport gris divise le travail en deux catégories : le travail au port et le travail à la mer.

Pour le travail au port, on peut dire, grâce à la loi de 8 heures appliquée aux travailleurs des ports et à la facilité relative d'organiser le service lorsque la navigation est interrompue, que la majorité du personnel profite de la semaine de 48 heures.

On distingue le personnel des machines, le personnel de pont et celui du service général.

Pour le personnel subalterne des machines et du pont, la loi de 8 heures et le repos hebdomadaire leur sont généralement appliqués tandis que les agents du service général en profitent beaucoup plus rarement.

Peut-être convient-il même en cas de compensation, de fixer un nombre maximum d'heures supplémentaires durant une semaine par exemple.

Pour le travail en mer :

A) Personnel des machines. Le service de chauffage et de soute est presque partout fixé à 8 heures par jour et 56 heures par semaine, sauf en France, en U. R. S. S. où sa durée est de 48 heures. La durée du travail devrait être de 48 heures par semaine, ou de 56 heures avec droit de compensation au repos hebdomadaire.

B) Personnel du pont.

Actuellement dans la majorité des flottes marchandes, la durée normale du travail est de 12 heures et le service est organisé en deux bordées, tandis qu'il existe des marines

et certaines catégories de personnel de pont où la durée du travail est de 8 heures. Pourtant il semble que sur les navires de fort tonnage, le service puisse se faire en trois bordées, la durée du travail étant de 56 heures par semaine, en compensant et en limitant les heures supplémentaires, sauf en cas de danger imminent ou des nécessités de manœuvre à l'entrée et à la sortie des ports. Pour les navires de faible jauge pratiquant de moyennes navigations le service à trois quarts semble difficile à réaliser, à cause des petits locaux et aussi des nécessités économiques.

C) Personnel du service général.

Actuellement l'ensemble des agents, sauf quelques rares exceptions montre qu'ils ont souvent à fournir de 12 à 16 heures de présence quotidienne. A Gênes aucune distinction n'était faite entre eux et les autres gens de mer. Serait-il possible de réduire ce nombre d'heures. C'est un problème d'effectifs, d'organisation pratique du service qui se pose et qui varie suivant le genre de navigation et la classe des navires. Peut-être pourrait-on réduire à 12, 10 heures le nombre d'heures de présence, mais alors devrait-on prendre comme base de calcul non la semaine, mais le voyage (aller et retour) ou le mois. Dans le cas d'une réglementation il serait nécessaire de compenser et de limiter les heures supplémentaires.

SECTION II.

La Conférence Internationale du Travail tint sa première séance le 10 octobre 1929 à Genève. Elle élut comme président M. Aunos, délégué gouvernemental de l'Espagne et

comme vice-présidents M. Mannio, délégué gouvernemental de la Finlande, M. de Rousiers délégué patronal français et M. Tillett délégué ouvrier britannique. Une Commission de proposition fut nommée ayant comme président M. Smith délégué gouvernemental anglais. On constitua une commission de 48 membres pour la réglementation des heures de travail à bord. Elle élut comme rapporteur M. Zaalberg délégué gouvernemental des Pays-Bas. La discussion sur cette question commença le 25 octobre. Deux rapports furent présentés. L'un celui de la minorité provenait des armateurs. M. Valstar délégué patronal des Pays-Bas exposait leur point de vue en disant :

« L'avis des armateurs est que la seule méthode permettant de réglementer la durée du travail dans la marine marchande consiste en la conclusion libre de contrats collectifs nationaux passés entre organisations d'armateurs et organisations de marins dans les différents pays ».

D'après lui ces contrats sont préférables à une convention internationale car ils offrent plus de souplesse et ils permettent de tenir compte des conditions sans cesse changeantes de l'industrie maritime. Il est impossible d'examiner la durée du travail sans tenir compte des répercussions économiques, de la place nécessaire pour les passagers et la cargaison et s'il n'est pas indispensable de modifier la structure même des navires.

Le groupe ouvrier accepta l'autre rapport, celui de M. Zaalberg. M. Ferri-Pisani, délégué ouvrier français déclara en réponse à M. Valstar :

Au sujet des considérations économiques le même argument vaut pour les industries de terre, et des enquêtes de la nature proposées sont impraticables. Relativement aux locaux d'habitation, la question ne se pose pas pour les

navires d'une certaine importance, ni pour les navires à construire dans l'avenir, et même pour les autres pourvu que des dispositions transitoires fussent adoptées. En France tous ces arguments ont été utilisés et pourtant la loi vit en dépit de la circonstance aggravante du défaut d'une réglementation internationale, ce qui permet à l'élément « concurrence » de jouer librement.

M. Baker, délégué du gouvernement anglais déclara que puisqu'il s'agissait seulement de pressentir des conclusions sur des points pour attirer l'attention des gouvernements, et non pas d'adopter un questionnaire il voterait le rapport. La délégation gouvernementale anglaise ne se décidait donc pas sur le fond du rapport.

Il semble pourtant d'après la déclaration ainsi faite que le gouvernement britannique tout en ne se prononçant pas voit d'un œil plus favorable la loi de 8 heures.

M. de Rousiers, expliqua la loi française et montra comment elle était appliquée. Il examina certaines distinctions faites dans la loi. Service dans les ports et service en mer. Personnel des machines, personnel du pont, personnel du service général. Il déclara qu'il voterait pour inscrire à l'ordre du jour de la Conférence, la question de la réglementation des heures de travail à bord des navires.

Le vote eut lieu et par 76 voix contre 17 l'inscription fut votée.

SECTION III.

Le B. I. T. était chargé de préparer le questionnaire d'après les conclusions de la Conférence, lesquelles sont fondées essentiellement sur le rapport gris présenté à la

Conférence. Ce questionnaire fut envoyé aux gouvernements. Les réponses de ceux-ci se trouvent dans le rapport bleu édité par le B. I. T., avec les solutions qu'il en déduit. Remarquons que lors de la publication de ce rapport 16 puissances importantes maritimes avaient répondu, mais que 5 ne l'avaient pas encore fait, dont la Grande-Bretagne.

Les gouvernements qui ont répondu sont tous en faveur d'un projet de convention sauf l'Irlande et la Nouvelle Zélande. Quelques-uns, Allemagne, Norvège, font des réserves, comme d'adhérer seulement à la Convention lorsque celle-ci aura été ratifiée par les principaux Etats maritimes.

La Suède propose que l'on ait recours à des recommandations dans les cas où l'on pourrait craindre que ces dispositions empêchent la ratification de la Convention.

Sept nations se sont prononcées en faveur de la journée de 8 heures ou de la semaine de 48 heures, dont l'Espagne, la France, le Japon.

Les réponses sont très variées sur les termes à définir. Il semble que seuls mériteraient de l'être : la durée normale du travail, les heures supplémentaires et la compensation des heures supplémentaires.

Sauf la France et l'Australie, les gouvernements demandent l'exclusion de catégories de navires. Le B. I. T. propose donc d'exclure de la convention outre les navires de pêche ne faisant pas partie de la Conférence, les voiliers, les navires d'Etat non affectés au commerce, les navires employés à des opérations urgentes d'utilité publique ainsi qu'à des opérations d'assistance ou de sauvetage, les navires de moins de 400 tonneaux. Les gouvernements sont en général opposés à une classification internationale des navigations. De même il n'existe pas de majorité nette pour exclure certains genres de navigation.

A la question n° 7, les exceptions a, b, c, d, ont obtenu l'approbation d'un très grand nombre de gouvernements. Devraient être exclus du champ d'application de la convention : les capitaines, les officiers chefs de service ne prenant pas le quart, les pilotes, les équipages rétribués exclusivement à la part ou composés uniquement de membres de la famille du patron ou de l'armateur. On étendrait cette exclusion aux médecins et au personnel sanitaire en général ainsi qu'aux « personnes travaillant pour leur propre compte ». La Conférence pourrait aussi comprendre les radiotélégraphistes dont la durée du travail n'a pas été véritablement réglementée aux Conventions de Washington (1917) et de Londres (1921).

Tous les Etats, sauf l'Australie, désirent qu'il soit fait une distinction dans le projet de convention entre le personnel de machine, le personnel de pont et le personnel de service général, mais l'accord est moins complet pour distinguer les séjours au port, les jours de départ, les séjours en mer, les jours d'arrivée, suivant les cas particuliers envisagés.

Le personnel de machine.

Pour le personnel de machine, nous devons classer les réponses des gouvernements par rapport à plusieurs questions.

Pour le service au port, toutes les fois que le navire séjourne plus de 24 heures, dans un port ou une rade abritée, tous les gouvernements, sauf quatre demandant quelques dérogations, la journée de travail serait de huit heures.

A la mer les opinions sont variées. Dans leur ensemble les gouvernements se sont inspirés de la journée de 8 heures,

que le B. I. T. propose d'appliquer dans la convention, vu le caractère particulièrement pénible et continu du travail aux soutes et chaufferies.

Pour le jour d'arrivée et de départ, le service de machine peut être normalement assuré de même façon qu'à la mer.

Lorsque le navire est au port tous les gouvernements sont favorables au repos hebdomadaire, avec la possibilité de recourir aux heures supplémentaires. A la mer le droit au repos hebdomadaire est reconnu par la majorité des gouvernements France, Italie, tandis que six autres, dont l'Allemagne, la Norvège demandent une semaine de sept jours de travail. Le B. I. T. pense que le personnel de machine a droit à 24 heures de repos par période de sept jours ou à la compensation de ce repos.

Les heures supplémentaires devraient être limitées. Ce principe serait inscrit dans la convention pour le travail au port, de l'avis de tous les Etats sauf l'Allemagne ; la limite proposée est variable, 14 heures par semaine d'après la majorité des Etats. A la mer le travail normal et supplémentaire ne dépasserait pas 12 heures par jour. La même limite serait prévue pour les jours d'arrivée et de départ d'après l'opinion de la majorité des gouvernements. La Convention contiendrait aussi une disposition limitant le travail du personnel de machine à 12 heures par jour, ordinaire et supplémentaire, et n'autorisant que 14 heures de travail supplémentaire par semaine.

La compensation des heures supplémentaires se réaliserait par un repos ou un congé. Quand les circonstances ne le permettraient pas, elles devraient être rémunérées à un tarif supérieur à celui du travail normal, 25 % d'après plusieurs pays (Allemagne, Italie, Pays-Bas).

Le personnel de pont.

Au port la journée normale de travail serait de 8 heures, sur tous les navires, de l'avis unanime des gouvernements.

En mer, quatre Etats : Australie, Cuba, Espagne, France sont seuls en faveur de cette durée. Les autres font des propositions fort variées. Beaucoup demandent qu'elle ne s'applique que pour d'assez longues navigations (les Pays-Bas) ou pour de grands bâtiments (Allemagne). Le B. I. T. pense qu'un accord pourrait se réaliser pour appliquer la loi de 8 heures seulement sur les navires jaugeant plus de 2.000 ou 3.000 tonneaux, et ayant au moins 24 heures de navigation ininterrompue à faire. Pour les autres navires, la protection des marins serait assurée par les législations nationales, peut-être une recommandation pourrait-elle être adoptée à leur sujet.

Pour les jours d'arrivée et de départ la durée à fixer semble être la même que celle du travail en mer. Il suffit de ne pas limiter ces jours-là le nombre d'heures supplémentaires en laissant au capitaine toute liberté désirable.

Sur les navires de plus de 2.000 ou 3.000 tonneaux et ayant plus de 24 heures de navigation ininterrompue à parcourir il ne semble pas que l'on ait à prendre des mesures différentes qu'à l'égard du personnel de machine relativement au repos hebdomadaire et à la limitation du travail supplémentaire sauf le cas précédent.

Le personnel du service général.

La question préliminaire sur la distinction à établir entre le personnel affecté au service des passagers et le personnel

destiné au service des équipages n'a amené aucune répartition nette entre les réponses des gouvernements. On peut donc penser que la réglementation internationale s'applique indifféremment aux deux catégories de personnel.

Tous les gouvernements, à l'exception du Danemark sont favorables à une limitation du travail des agents au service des passagers. A la mer ainsi que pour les jours d'arrivée et de départ il n'existe aucune majorité sur une limitation directe de la durée du travail. Une limitation indirecte, la fixation d'un minimum d'heures de repos semble préférable. Cette dernière serait par exemple 8 heures de repos ininterrompu pour la période principale et 4 heures de repos durant la journée normale du travail. Toutes les réponses des gouvernements sauf celles de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Pologne et des Pays-Bas montrent que pour eux durant le séjour au port devrait régner le même régime qu'à la mer.

De l'avis général des gouvernements, on devrait appliquer la même réglementation pour le repos hebdomadaire, qu'à l'égard du personnel de machine et de pont. Pour les heures supplémentaires la majorité des gouvernements renvoie au régime proposé pour le personnel de machine. Cette question ne se poserait d'ailleurs que si l'on définissait la durée normale du travail.

Tous les pays désirent limiter la durée du travail personnel au service des équipages. Aucun ne prévoit un régime spécial les jours d'arrivée et de départ. Au port la durée du travail pourrait être limitée à 8 heures par jour (Australie, France, Italie) à 10 heures (Allemagne, Espagne, Japon, Pays-Bas). A la mer les opinions sont encore plus différentes. Aussi le B. I. T. n'envisage-t-il qu'une solution moyenne qui consisterait à fixer à 10 heures la journée nor-

male de travail, ou plutôt à prescrire un minimum de repos, de 12 heures par 24 heures.

Pour le repos hebdomadaire et le travail supplémentaire les gouvernements renvoient aux mêmes règles que celles qui ont été prévues à l'égard du personnel au service des passagers (24 heures de repos par période de sept jours de travail ou compensation de ce repos). Quatorze pays sont en faveur d'une limitation des heures supplémentaires mais ils ne s'entendent pas sur la manière de la réaliser, soit à 2 heures par jour et 14 par semaine (Italie, Japon, Pays-Bas), ou trois heures par jour et 18 par semaine (Finlande, Suède) etc...

Tous les Etats estiment que le projet de convention doit exempter de la limitation des heures supplémentaires les travaux entrepris d'urgence pour sauver les personnes embarquées, le navire et sa cargaison. D'après la majorité des gouvernements ces travaux ne doivent pas être rétribués.

La dernière question a suscité les réponses suivantes : celle de la Finlande, demandant une augmentation de la journée de travail dans le cas de glaces flottantes et sans doute de brume, des Pays-Bas désirant une réduction de la durée de travail dans les mers des Tropiques, de la Chine et de l'Inde se basant sur l'article 405 § 3. Le gouvernement belge exprime la crainte que les effets d'une convention sur la durée du travail à bord puissent se trouver affaiblis par les dérogations qui seraient admises pour des considérations climatiques.

Le B. I. T. se basant sur les réponses obtenues a pu rédiger un avant-projet de convention que nous résumons ci-après.

SECTION IV.

La Convention s'applique à tous les navires affectés à un but commercial, sauf les voiliers, les navires de pêche, les navires effectuant des opérations urgentes d'utilité publique, d'assistance et de sauvetage et les navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux. Toutes les personnes employées sur ces navires sont visées par la Convention à l'exclusion des capitaines, des chefs de service ne prenant pas le quart, des pilotes, des médecins et du personnel affecté au service sanitaire, des personnes travaillant à leur propre compte ou rétribuées à la part et des équipages composés uniquement de membres de la famille du patron ou de l'armateur.

On entend les termes suivants dans le sens bien défini :

Durée normale du travail ; le temps pendant lequel le personnel doit être prêt à travailler sans compensation particulière.

Heures supplémentaires. Les heures où exceptionnellement le personnel peut travailler sous réserve d'un repos ou d'une rémunération supplémentaire.

La durée normale du travail à la mer comme au port est pour le personnel des machines de 8 heures par jour ou d'une moyenne équivalente. Le travail supplémentaire est admis jusqu'à une limite de 14 heures par semaine ou de 60 heures par mois mais ne doit jamais dépasser 12 heures par jour. Les heures supplémentaires sont compensées par un repos de 24 heures par jour pour 8 heures de travail supplémentaire ou en cas d'impossibilité par un salaire supérieur d'au moins 25 % au salaire normal.

Pour le personnel de pont et les radiotélégraphistes embarqués sur des navires de jauge supérieur à 2.000 ton-

neaux ou des cargos supérieurs à 3.000 tonneaux transportant les marchandises et naviguant pendant plus de 24 heures sans interruption, la durée du travail est la même que celle du personnel des machines sauf qu'il n'y a pas de limitation pour les heures supplémentaires les jours d'arrivée ou de départ. Les dispositions déjà vues ne s'appliquent au personnel de pont se trouvant sur des navires ne répondant pas aux conditions précédentes, que si les navires séjournent plus de 24 heures dans des ports ou rades arrêtées, dans les autres cas les législations nationales établissent une réglementation.

La durée du travail des agents du service général est établie par les législations nationales et doit comprendre un repos minimum de 12 heures par jour dont 8 consécutives.

Tous les membres du personnel ont droit à 24 heures consécutives de repos par période de sept jours ou à la compensation de ce repos hebdomadaire qui a lieu au port par l'octroi d'un congé équivalent ou à son défaut à une compensation pécuniaire d'un taux supérieur à 25 % à celui du salaire normal.

La convention ne s'applique pas aux travaux de sécurité, c'est-à-dire à ceux que le capitaine estime nécessaires et urgents pour sauvegarder le navire, la cargaison ou les personnes embarquées ou pour porter secours à d'autres navires ou d'autres personnes.

CHAPITRE III

La Durée du Travail dans certaines Industries maritimes particulières.

SECTION I.

A la question de la limitation de la durée du travail à bord des navires se rattachent deux questions :

La durée des heures de travail dans l'industrie de la pêche.

La durée des heures de travail dans la navigation intérieure.

La Conférence de Washington n'avait pas envisagé l'application de la journée de 8 heures à l'industrie de la pêche ; mais la Conférence de Gênes était compétente pour étudier cette question. Le questionnaire envoyé avant la Conférence de Gênes sur le sujet des heures de travail, parlait d'une distinction à faire entre les navires et mentionnait séparément les navires de pêche. La Belgique, la France, la Grèce, la Norvège, seules répondirent à cette question, mais d'une façon très succincte.

Sir Montagne Barlow délégué gouvernemental anglais, président de la Commission de proposition demanda qu'on s'occupa de la pêche et de la navigation intérieure, avant la discussion générale sur les points principaux de l'ordre du jour. Il posa cette question :

« Jusqu'à quel point doit-on comprendre dans les décisions de cette Conférence les travailleurs employés :

1° Dans les industries de la pêche ?

2° Dans la navigation intérieure ? »

Beaucoup d'orateurs s'opposèrent à l'étude de la pêche. Ils prétendirent que c'était une question très technique et qu'il n'y avait pas à la session de représentants désignés. « Une Conférence spéciale pour l'étude de ce point serait préférable » dit M. Henson délégué des marins britanniques qui présenta la motion suivante :

« Que les navires de pêche ne soient pas visés dans cette Conférence ». M. Gauthier, délégué des marins du Canada suggéra de laisser chaque pays légiférer et de ne pas établir de convention internationale. Le Secrétaire général intervint. Il déclara que vu la difficulté d'application législative en pareil cas il serait préférable de voter une recommandation, invitant les pays à prendre des mesures nationales inspirées du Traité de Paix. Cela aurait également l'avantage de ne pas faire attendre les marins jusqu'au moment où une conférence s'occuperait de la pêche.

La proposition de M. Albert Thomas fut adoptée et la motion de M. Henson modifiée. La recommandation dans sa rédaction finale fut votée par 67 voix et deux abstentions.

Elle recommande aux membres de l'Organisation internationale du Travail « d'adopter une législation limitant à 8 heures ou à la semaine de 48 heures les heures de travail dans l'industrie de la pêche avec les clauses spéciales nécessaires pour faire face aux conditions particulières à cette industrie en chaque pays ».

SECTION II.

Dans le questionnaire expédié aux gouvernements avant la réunion de la première Conférence maritime à Gênes la question de la navigation intérieure avait été spécifiée. On

demandait aux gouvernements si elle devait être soumise aux mêmes règles que la navigation maritime et s'il était possible de distinguer les personnes employées dans la navigation des grands lacs ou des grands fleuves, de celles travaillant sur les canaux ou fleuves canalisés. La Norvège et la Suède répondirent que les circonstances étaient trop particulières à ce genre de navigation et qu'il fallait la soumettre à des règles spéciales.

À la Conférence de Gênes des délégués M. de Rousiers (France), Monseigneur Noulens proposèrent le renvoi de la question à une commission spéciale à cause de la complexité du problème. D'autres soutinrent que seules les législations nationales devaient légiférer en cette matière. Le Secrétaire général parla en faveur de la constitution d'une commission ce qui fut adopté par 45 voix contre 0.

Le 3 juillet 1920 commença la discussion de l'avant-projet préparé par la Commission de la navigation intérieure. M. Cuvelier, délégué gouvernemental belge, était le rapporteur de cette commission. La question qui paraissait simple au premier abord était en réalité très compliquée. Qu'est-ce que la navigation intérieure? Chaque pays a sa définition de la navigation intérieure qui diffère de celle des voisins. Quel intérêt y a-t-il à la distinguer de la navigation maritime?

Le délégué ouvrier français M. Réaud soutint que ce n'était pas une raison, parce que des canaux ne traverseraient pas des frontières pour que les ouvriers, les marins qui sont à bord des bateaux et aussi les armateurs, n'aient pas le droit de bénéficier d'une législation internationale. M. Cuvelier le rassura. D'après lui les marins devaient profiter en tout et pour tout des conditions qu'on applique aux marins. Les marins ont droit à la même

protection que les marins. A ce sujet une injonction formelle serait adressée aux différents gouvernements.

Après quelques corrections la recommandation fut adoptée. Après qu'elle eut pris sa forme finale au Comité de rédaction elle fut votée par 68 voix contre 2 et une abstention.

Le texte dit qu'il est recommandé à chaque Membre que sa législation limite les heures de travail à 8 heures par journée ou à 48 heures par semaine. La législation de chaque Etat doit prévoir les dispositions spéciales rendues nécessaires par les conditions exceptionnelles où se trouve chez lui la navigation intérieure. Il est souhaitable que les Etats riverains s'entendent sur les heures de travail par des accords collectifs, après consultation des organisations patronales et ouvrières intéressées.

QUATRIÈME PARTIE

Autres problèmes résolus par les Conférences Internationales du Travail ou étudiés par le B. I. T.

CHAPITRE PREMIER

Protection Internationale des Jeunes Marins.

SECTION I.

La protection des jeunes gens dans l'industrie maritime doit être plus sévère et plus complète que celle des gens de mer. Aux lois de protection des marins sont adjointes des lois spéciales nécessaires pour préserver le jeune homme qui n'est pas habitué aux pénibles travaux maritimes. Sa faiblesse, son manque d'expérience permettraient aux maladies et aux accidents de trouver chez lui un milieu particulièrement favorable.

La Conférence de Washington avait voté un projet de convention fixant à 14 ans l'âge minimum d'admission des enfants aux travaux industriels. Ce projet pouvait s'appliquer à la navigation mais seulement à la navigation intérieure. D'autre part la Conférence de Washington voulait réserver à la Conférence de Gênes toutes les règles relatives

à la navigation. Un questionnaire fut adressé aux gouvernements. D'après leurs réponses on s'aperçoit que les puissances maritimes les plus importantes ont déjà établi des prescriptions laissant supposer que la limitation à 14 ans de l'emploi des jeunes marins ne rencontre pas de nombreuses difficultés.

En 1920, il existe une grande variété dans les lois fixant l'âge minimum des enfants à bord.

Parfois des lois spéciales ont fixé une limite, comme en Allemagne à 14 ans. D'autres indirectement obligent à la fréquentation scolaire jusqu'à un certain âge (Grande-Bretagne 14 ans, France 13 ans). Enfin il y a des pays où bien qu'aucune loi ne traite directement ou indirectement la question d'une limitation peut être imposée par des contrats ou des accords. En Italie, le contrat de la Fédération nationale des gens de mer interdit l'emploi des enfants de moins de 14 ans dans les quarts de nuit.

Les gouvernements en général (Allemagne, Grande-Bretagne, Espagne) se montrèrent très favorables à la proposition du B. I. T. limitant l'âge d'emploi des jeunes marins et celui-ci rédigea un avant-projet de convention.

A la Conférence de Gênes, une Commission de l'âge minimum d'emploi des enfants à bord fut constituée. M. Montagne, délégué gouvernemental de la France, fut choisi comme rapporteur. Dans son rapport il dit :

« Les considérations essentielles qui ont fait l'objet du débat sont de deux sortes. La première était la nécessité de protéger la formation physique de l'enfant à bord des navires ; elle nous a amené à penser que cette protection devait s'exercer non seulement jusqu'à l'âge de 14 ans mais aussi au-delà de cet âge.

« La deuxième considération essentielle était la nécessité de laisser à l'enfant le temps matériel de s'instruire avant d'apprendre le métier de marin. Nous avons entendu leur donner les mêmes possibilités d'instruction qu'à ceux qui restent à terre pour y travailler. Dans le projet de convention se trouvent aussi deux articles 4 et 5.

« Article 4, ne permettant d'être employé dans les soutes et les chaufferies que les marins âgés de plus de 18 ans à cause des ravages que produisent la tuberculose, la broncho-pneumonie, sur des jeunes gens pas complètement formés, travaillant dans des conditions très dures.

« Article 5, défendant d'employer au quart de nuit les jeunes gens âgés de moins de 17 ans à cause du péril pour les navires que représente le manque d'attention, qui peut exister chez des personnes trop jeunes. La Commission les avait adoptées à l'unanimité ».

Mais plusieurs délégués soutinrent que les questions traitées par les articles 4 et 5 n'avaient pas été soumises aux gouvernements et demandèrent leur retrait. M. Albert Thomas donna son avis personnel. Ces articles excédaient l'ordre du jour du Congrès, il valait mieux les renvoyer à la prochaine conférence. La disjonction des articles 4 et 5 fut votée. Mais une seule résolution obtint la majorité des deux tiers suffisante, pour que la question fut inscrite à la prochaine Conférence. Ce fut l'article 4.

La résolution d'inscrire à l'ordre du jour de la prochaine Conférence la question de la visite médicale des enfants employés à bord des bateaux fut votée. Elle provenait d'un amendement de M. de Michelis, délégué gouvernemental italien. Une autre résolution, concernant l'enseignement post-scolaire, conséquence d'un autre amendement de M. de

Michelis fut également adoptée. Elle était rédigée en ces termes

« La Conférence désire qu'il soit créé dans tous les ports, autant que possible, et en tous cas dans ceux des principales villes maritimes, des écoles professionnelles et complémentaires à l'usage des marins. »

Une discussion assez longue s'engagea au sujet de l'Inde qui demandait une dérogation, lui permettant de laisser embarquer les enfants de moins de 14 ans. Mais c'était ouvrir la porte à toutes les exceptions que d'autres pays pouvaient invoquer et la proposition de l'Inde fut rejetée par 52 voix contre 10.

Le projet de Convention, dans sa rédaction finale, fut voté par 70 voix et 2 abstentions.

Cette convention interdit le travail des enfants âgés de moins de 14 ans sur tous les navires, à l'exclusion des navires de guerre, des bateaux-écoles et de ceux sur lesquels sont seuls employés les membres d'une même famille. Pour contrôler l'application de cette décision, tout capitaine ou patron doit tenir un registre d'inscription mentionnant les personnes de moins de 16 ans employées à bord avec leur date de naissance.

SECTION II

La question de la visite médicale obligatoire pour les marins avait été abordée à la Conférence de Gênes, mais comme elle ne faisait pas partie, à proprement parler, de l'ordre du jour, elle avait été renvoyée à la première Conférence de Genève.

Les motifs qui rendent la visite médicale obligatoire sont évidents. Elle révèle d'abord tout défaut de constitution

qui pourrait empêcher plus tard le jeune homme d'être accepté aux examens médicaux qu'imposent les nations maritimes à ceux qui veulent devenir des marins qualifiés ou entreprendre certaines catégories de voyages. La visite médicale leur épargne donc une perte de temps et un apprentissage pénible.

En outre, elle permet le traitement préventif des maladies et accroît, par suite, le travail fourni par les marins.

Presque tous les gouvernements répondirent favorablement à cette question, surtout qu'une pareille réglementation existe déjà dans certains pays maritimes. Ce problème, en réalité, fait partie d'un autre beaucoup plus vaste, l'aptitude physique des jeunes gens au travail à bord. Le principe du renouvellement périodique de la visite médicale des marins a été adopté dans plusieurs pays comme la Suède, et pour les jeunes gens il paraît, *à fortiori*, utile.

La Commission des Questions Maritimes élaborera un projet. La Première Conférence de Genève, en 1921, l'adopta sans discussion à l'unanimité des 68 voix, quoique le gouvernement britannique s'abstint dans le vote trouvant que la Commission avait été au delà de la position prise par lui dans sa réponse au B. I. T. La rédaction finale fut votée par 96 voix et 2 abstentions.

La Convention est applicable sur tous les navires à l'exclusion des navires de guerre et de ceux sur lesquels ne sont occupés que les membres d'une même famille.

Pour être employés à bord des navires, tous les jeunes gens de moins de 18 ans doivent présenter un certificat médical constatant leur aptitude à ce travail, signé par un médecin approuvé par l'autorité compétente. Ce certificat est renouvelé tous les ans. Par exception, en cas d'urgence,

l'autorité compétente peut admettre un jeune homme à embarquer à condition que cet examen soit passé au premier port où le bâtiment touchera ultérieurement.

SECTION III

L'âge d'admission des jeunes hommes au travail de sou-tier et de chauffeur doit être réglementé, de préférence, par une Convention internationale. Le rapporteur de la Commission de Gênes l'expliquait en ces termes :

« La tuberculose pulmonaire règne à l'état aigu et en permanence dans le métier de marin. Cela dépend des conditions d'habitation, de l'agglomération des hommes. Ces maladies sont contractées aussi dans la chauffe, lorsqu'on emploie des jeunes gens qui ne sont pas complètement formés. Ils sont devant les bouches des chaudières, devant les foyers où règne une température très élevée, et, derrière eux, ils ont quelquefois des manches à air qui projettent un courant glacial sur leur dos ; ce sont là les conditions les meilleures pour provoquer les maladies qui conduisent à la tuberculose. La chaleur sur une partie du corps, le froid extrêmement vif sur l'autre, amènent des changements de température très rapides qui provoquent des bronchites, des broncho-pneumonies et bientôt la tuberculose ! »

Les réponses reçues au questionnaire envoyé avant la première Conférence internationale du travail de Genève montrent que les gouvernements sont, en général, d'accord pour adopter l'âge de 18 ans comme âge minimum d'admission au travail des soutes et des chaufferies. Quelques gouvernements proposèrent des exceptions relatives à la navigation sur les rivières et sur les lacs (Canada), ou aux navires effectuant de courtes traversées (Suède).

A la première Conférence de Genève, une Commission fut chargée des Questions maritimes. Dans son rapport, M. Decker, délégué gouvernemental belge, déclara qu'il n'y avait pas eu aux séances de la Commission de divergence sérieuse sur le fond. L'Inde et le Japon, pour les chauffeurs âgés de 16 ans sur les bateaux faisant le cabotage, obtinrent une dérogation, vu qu'on est adulte en Asie à un âge beaucoup plus jeune qu'en Europe. Le Chili aurait voulu limiter à 18 ans l'âge d'admission pour tout emploi à bord, mais ce projet aurait eu beaucoup d'opposants.

Le projet de convention de la Commission fut adopté à l'unanimité des 68 votants et lorsqu'il revint en séance finale, par 100 voix et 2 abstentions:

La Convention est applicable sur tous les navires à l'exclusion des navires de guerre, des bateaux-écoles, des navires dont les moyens de propulsion principal est autre que la vapeur.

Les jeunes gens âgés de moins de 18 ans ne peuvent être employés au travail à bord comme soutiers et chauffeurs, à l'exception de ceux de 16 ans au moins, dont l'aptitude physique a été reconnue par un examen médical et qui naviguent sur des navires voyageant exclusivement sur les côtes de l'Inde ou du Japon.

Deux jeunes gens de plus de 16 ans peuvent être embauchés pour remplacer un chauffeur ou soutier en cas de grande nécessité. Un registre d'inscription mentionnant les personnes âgées de moins de 18 ans, employées à bord, avec leur date de naissance, doit être tenu pour permettre le contrôle.

CHAPITRE II

Inspection du Travail maritime

ARTICLE I

L'existence d'une inspection du travail maritime a été faite pendant longtemps. En matière de législation sociale, on se heurte non pas aux administrations, Les Gouvernements ne vont même pas s'il existe des moyens pratiques pour les appliquer et les améliorer. L'histoire sociale de la France ne s'est même soulevée que s'il existait une inspection du Travail que les principes touchant par exemple l'âge d'admission des enfants, les heures de travail des femmes et des enfants ont été imposés d'un coup par la législation ou ont résisté longtemps à l'application de la loi. C'est là que se trouve

La question de l'inspection du travail maritime avait été soulevée en 1882 par le Gouvernement paritaire maritime des premières années. Elle était posée le problème suivant :

— L'inspection du travail maritime chargé de surveiller l'application des conventions, lui et spécialement celle de la durée, de l'hygiène et de la sécurité du travail maritime.

Le Gouvernement paritaire maritime s'est vu du défaut d'un régime spécial touchant à l'inspection d'un système d'inspection spécial à la marine marchande et demandant du système d'inspection dans l'industrie : recommanda de Conseil d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence cette

question. Celui-ci à sa session de janvier 1925, décida que la Conférence Internationale du Travail à sa neuvième session de 1926, s'occuperait de déterminer.

« Les principes généraux de l'Inspection du travail des gens de mer ».

Il entendait dire par cela qu'il s'agissait seulement de dégager des règles et des pratiques suivies dans les divers pays, les principes fondamentaux sur lesquels repose une bonne organisation du contrôle des lois réglementant le travail des marins. Presque chaque pays possède dans l'industrie une administration spéciale pour remplir cette mission, chez les marins elle n'existe pas. Les services compétents pour assurer la protection des gens de mer sont très divers et agissent souvent sans liaison. L'inspection du travail maritime n'est pas identique à l'inspection du travail dans l'industrie. Le travail du marin diffère profondément de celui de l'ouvrier d'usine. Il varie en intensité et en durée selon les circonstances, il est sujet constamment aux événements et aux risques de mer. On doit considérer très souvent le cas de force majeure. Les conditions d'existence des équipages dépendent de l'état matériel du navire. Les mesures de sécurité de chaque bâtiment et les dispositions intéressant l'aménagement et l'hygiène des logements doivent être étudiées avec soin.

Les méthodes de contrôle sont différentes de celles utilisées dans l'industrie. A bord d'un navire le contrôle administratif ne peut guère s'exercer pendant le travail du marin mais seulement avant le départ ou au retour du bâtiment. Le Commandant du navire a donc la charge de veiller à l'observation de la réglementation du travail. Il agit comme représentant de l'autorité publique, mais il est aussi agent et représentant de l'armateur, il doit alors être soumis

à un contrôle supérieur par l'autorité publique des ports qui agit parfois à la requête de l'équipage.

Les déclarations ordonnées par la loi inscrites par le capitaine au livre de bord sont vérifiées par cette autorité supérieure. Le contrat de travail des gens de mer déroge aux règles ordinaires concernant le louage de services. Les clauses sont pour la plupart d'ordre public et leurs sanctions sont alors d'un caractère et d'une rigueur inconnue aux autres salariés. Un contrôle est donc là particulièrement nécessaire.

La sévérité du contrôle est due à des motifs traditionnels et historiques.

A l'origine la protection traditionnelle des marins provenait surtout du souci de garder sur les mers des vaisseaux et des équipages qui en temps de conflits se transformaient en navires de guerre. L'Etat s'intéressait au recrutement et aux conditions d'existence des gens de mer pour assurer l'extension et l'exploitation des comptoirs ou des colonies.

En France notamment les gens de mer formaient une classe privilégiée, mais devaient aussi rendre à l'occasion des services extraordinaires. Leurs membres étaient inscrits sur des rôles, ils jouissaient de nombreux avantages au point de vue de la pêche, de la composition des équipages des navires français, et d'une pension d'invalidité, mais aussi l'Etat pouvait les transférer du service commercial au service militaire.

Les autres grands Etats avaient un système analogue, comportant partout pour le marin l'obligation de servir sur le navire de commerce sur lequel il s'était engagé. En compensation l'armateur devait assurer à son personnel des conditions d'existence définies et traiter à ses frais les marins malades ou blessés en servant du navire. Pour veiller

à l'observation des mesures prescrites, une surveillance administrative était instituée. Elle intervenait surtout dans l'engagement, le licenciement et le rapatriement des équipages.

Plusieurs dangers nouveaux sont apparus avec le développement du machinisme et des grandes entreprises. On s'est occupé de protéger les passagers. La police de la navigation a été assurée par des inspections pour contrôler la navigabilité de chaque bâtiment et la salubrité de son aménagement.

Enfin maintes lois de protection ouvrière réglant la durée du travail, le repos hebdomadaire, l'organisation des heures de services, la nourriture, le logement, etc. ont été votées.

Le contrôle des lois de plus en plus nombreuses est confié généralement à certains organismes spéciaux et non pas aux autorités chargées de l'inspection du travail industriel. Pour qu'un pays crée une inspection compétente pour toutes les mesures concernant la protection du marin il est nécessaire qu'aucune coutume administrative ne s'y oppose, par exemple en Yougo-Slavie, Etat récent.

SECTION II.

La Conférence avait d'après le questionnaire, pour but de définir l'objet et les méthodes les plus efficaces de l'inspection du travail maritime. Elle ne devait s'occuper qu'accessoirement de son organisation. L'inspection du travail maritime soumet à son examen des domaines très différents que nous avons précédemment étudiés. Il existe malgré la variété des dispositions divers principes reconnus. La durée du travail est réglementée par la majorité des législations. Le contrôle des heures de travail ne s'effectue pas en

général directement ; mais l'horaire des travaux, visé par l'autorité publique, doit être affiché dans les locaux de l'équipage. Le contrôle est fait par l'autorité publique qui examine l'horaire de service et le journal de bord. Les dérogations à l'horaire de service, aux lois concernant le repos hebdomadaire et le travail de nuit (jeunes gens au-dessous d'un certain âge) sont inscrites sur les papiers à bord. Les mêmes autorités surveillent les interdictions d'employer certaines personnes aux travaux pénibles, dangereux ou insalubres.

On constate que l'hygiène et la sécurité du marin comportent des différences sérieuses avec la législation du travail industriel. Aussi la loi vise tout le navire qui est à la fois lieu de travail et d'habitation. Elle ne sépare pas les dispositions visant la sécurité et l'hygiène de l'équipage de celles relatives à la sécurité et à la salubrité du bâtiment, les conditions d'existence et de travail des marins étant intimement liées à l'état du navire. La législation protège à la fois les passagers et les marins.

Les principales mesures de contrôle prescrites par les législations sont les suivantes :

Visite du navire avant sa mise en service, par des inspecteurs spécialisés, qui vérifient sa construction, sa navigabilité, sa salubrité.

Visites périodiques, du navire souvent annuelles.

Visites de partance. Vérification de la navigabilité et aussi de la réglementation du travail à bord.

Visites exceptionnelles, si le navire a subi de grosses avaries.

Suivant les pays et les matières les agents du contrôle sont très différents : fonctionnaires, ingénieurs, médecins, experts, agents consulaires à l'étranger. L'inspection vise à

la fois la prévention des accidents pouvant survenir aux membres de l'équipage et la sécurité générale du navire. Les inspecteurs ont des contrôles nombreux à exercer.

Le contrôle de l'engagement et du licenciement des équipages constitue la forme la plus caractéristique de la protection du marin et la base de tous les systèmes d'inspection maritime. En effet il est impossible d'inspecter le travail des marins d'une façon directe, constante et immédiate, tandis que l'Etat, peut surveiller l'engagement, en régler les conditions et en contrôler l'exécution. Dans chaque contrat se trouvent des clauses obligatoires d'ordre public dont l'Etat vérifie l'observation.

Le rapatriement des marins est surveillé. Il semblait assez difficile de réglementer dans une Conférence internationale, le contrôle des obligations concernant les marins malades, blessés ou décédés, à cause des divergences sur les méthodes. Le problème du contrôle des assurances sociales paraissait à fortiori, pour la même raison, ne pas pouvoir être étudié par la Conférence.

Les inspecteurs remplissent encore d'autres fonctions. Il paraissait douteux qu'on put arriver à un résultat à la Conférence sur les questions qui concernent les œuvres tendant à améliorer le bien-être du marin. La conciliation, l'arbitrage sont exercés très souvent par les autorités publiques. Mais la Conférence ne paraissait guère pouvoir les étudier à cause des difficultés qu'il y avait à les séparer des autres attributions.

Les agents vérifiant l'application des lois sur le travail des marins appartiennent à différents services qui n'ont souvent aucune liaison. Ce sont les agents de la direction des ports, de l'Inscription maritime, des inspecteurs de la navigation du personnel sanitaire, du service des douanes,

des fonctionnaires de police, de la juridiction commerciale, de l'autorité municipale, coloniale ou consulaire ou même de l'armée de mer.

La Conférence pouvait-elle confier à un seul corps administratif cette mission de vérification. Cela semblait difficile à réaliser. Au contraire une centralisation de toute l'activité du contrôle auprès d'une administration dont le rôle paraît le plus important, ou une liaison entre les différents services apparaissait facile et de la plus grande utilité. Une collaboration permanente avec les services rattachés à l'inspection du travail industriel s'imposait puisqu'il existe des principes communs pour la protection légale de l'ouvrier et du marin et pour le contrôle de l'application des textes en vigueur.

Les Administrations qui s'occupent à contrôler les lois de protection des marins doivent fournir des rapports. Leur utilité est grande. En effet, la plupart des pays appliquent la loi territoriale à tous les navires se trouvant dans leurs eaux. Les navires allant dans les ports de différentes nationalités ont à répondre à des conditions multiples et parfois contradictoires. La comparaison des rapports permet l'unification de la législation et du contrôle. Ces rapports sont rédigés par l'autorité centrale d'après les rapports des autorités locales.

Le B. I. T. disait dans son avant-projet de recommandation que la Conférence pouvait aussi énoncer quelques principes relatifs aux méthodes de surveillance, de contrainte et de répression. Le droit d'accès à bord permet d'assurer le contrôle de l'application des lois. Parfois, l'inspecteur ne peut effectuer que des visites ayant un objet désigné et à un instant fixé. Quelques législations permettent en outre des visites à l'improviste en n'importe quel

endroit. En dehors des visites ordonnées par la loi ne peut-on pas en prévoir d'autres venant à la requête des intéressés directs, les capitaines et les marins.

L'inspecteur doit être autorisé à procéder à toutes les investigations utiles : regarder les papiers du bord, mais pour assurer sa discrétion il est nécessaire qu'il soit indépendant envers l'armement et le personnel naviguant.

Leurs pouvoirs de contrainte varient avec chaque pays. L'un très utile, est d'empêcher la sortie du navire. L'inspecteur peut prendre toute mesure permettant de remédier aussitôt aux vices découverts.

Les autorités de contrôle agissent aussi par des interventions diverses. Il faut tenir compte des nécessités pratiques. Il existe un progrès continu dans les transports maritimes, aussi doit-on laisser une large initiative aux agents de contrôle. Les Etats font souvent appel aux inspecteurs lorsqu'il y a des enquêtes sur les naufrages et les accidents à bord, ou lorsque de nouvelles mesures de protection des gens de mer vont être prises.

SECTION III.

Au questionnaire envoyé par le B. I. T. les gouvernements répondirent. Tous les gouvernements sauf trois : la Belgique, la Grande-Bretagne et l'Inde, sont favorables à une recommandation concernant l'inspection des gens de mer. La Belgique précise ceci : la recommandation ne doit avoir pour effet dans les pays où elle fonctionne d'une manière satisfaisante que de les engager à apporter au système existant un certain nombre d'améliorations, ce qui paraît conforme à l'esprit du B. I. T.

La Grande-Bretagne trouve qu'il existe de trop grandes divergences entre les législations des pays maritimes relatives aux conditions de travail des marins et que la Conférence doit se borner à examiner les conditions ayant été l'objet de conventions internationales ou de recommandations. Il semble qu'il y ait un malentendu, l'ordre du jour visant les principes généraux de l'inspection du travail des gens de mer et non pas les mesures à prendre pour assurer l'application des conventions.

Enfin il paraît à l'Inde difficile d'assurer l'application d'une législation aussi complexe que celle du travail maritime au moyen d'un certain nombre de principes généraux.

Les gouvernements répondirent en général favorablement aux propositions qui se trouvaient dans le questionnaire. Ainsi les règles générales tracées par la Conférence pour l'Inspection du travail maritime s'appliqueraient aux dispositions réglementant la durée du travail et des repos, au travail à bord, au travail dans les soutes et chaufferies, aux mesures d'hygiène et de sécurité. Le gouvernement français remarque que le poste d'équipage est le lieu de repos du marin tandis que son atelier est le navire tout entier. L'inspection pourrait aussi contrôler l'engagement, le licenciement, le rapatriement des marins et les obligations qui sont à l'égard des marins malades, blessés ou décédés, à la charge de l'armateur. Les gouvernements paraissent d'avis différents sur le contrôle des dispositions relatives aux assurances sociales, ainsi que sur les tâches de caractère social qui pourraient leur être confiées.

Les gouvernements sont d'accord sur la centralisation du contrôle, mais à cause des difficultés pratiques il faudrait se contenter de liaisons à établir entre les services.

Les gouvernements sont en grande majorité favorables à

l'élaboration de rapports par les services d'inspection, et aux renseignements que ceux-ci auraient à fournir.

Au point de vue des pouvoirs de surveillance à accorder, tous les gouvernements y compris la Grande-Bretagne pour les matières ayant fait l'objet de conventions internationales veulent bien reconnaître à l'autorité de contrôle le droit absolu d'accès à bord à l'improviste, le jour comme la nuit, et lui assurer tous les pouvoirs nécessaires aux mesures qu'elle jugerait utiles. Certains pensent que l'inspecteur devrait présenter une pièce justifiant de son identité.

Le droit de requérir le contrôle appartiendrait au Capitaine et à tous les membres de l'équipage, suivant certaines conditions (en Norvège si 50 % de l'équipage le réclamait) et certaines matières (navigabilité, logement, effectif). Ceci est approuvé par tous les gouvernements sauf par celui des Pays-Bas.

Tous les Etats admettent que l'on doit réserver à l'armateur et aux gens de mer des garanties. Les agents de contrôle présenteraient des garanties : indépendance morale, connaissances d'ordre technique et n'exerceraient pas une profession maritime. Les gouvernements ne sont pas tous favorables à une collaboration des armateurs et des gens de mer sur ce point (Inde, Japon, Norvège).

Tous les Etats sauf la Grande-Bretagne sont d'avis que l'autorité de contrôle devrait être munie de pouvoirs de contrainte, comme celui de prendre les mesures nécessaires pour prévenir la violation de la loi ou pour assurer son application. L'interdiction de sortie du navire en cas de gravité exceptionnelle pourrait être indispensable reconnaissent en général les gouvernements. Mais ils s'opposent à laisser aux autorités de contrôle la latitude de formuler elles-mêmes les prescriptions ou d'accorder les dérogations.

La majorité des gouvernements estime que les inspecteurs pourraient collaborer à la législation, soit par des rapports ou par des réponses aux questionnaires, ou des avis. On devrait également associer les inspecteurs aux autorités dans les enquêtes sur les naufrages et accidents à bord. Mais il vaut mieux établir d'après les gouvernements une recommandation très générale à cause de la diversité des coutumes et des institutions.

SECTION IV.

La question de l'Inspection maritime vint devant la Neuvième Conférence Internationale, le 19 juin 1926. La Commission nommée par la Conférence pour l'étude de cette question prit comme rapporteur M. Neitzel délégué gouvernemental allemand et comme président M. le comte de Altea délégué espagnol. Le projet présenté par la Commission souleva peu d'oppositions. Un amendement fut soutenu par M. Odjell délégué gouvernemental norvégien. Il stipulait que toute plainte déposée par le capitaine ou les hommes à la légère et d'une façon offensante devait être sanctionnée. Cet amendement fut combattu par l'argument suivant : On soutint qu'il fallait laisser aux législations nationales le soin de combattre les abus commis. En outre le travail que la Conférence accomplissait ressemblait à celui exécuté en 1923, pour la Recommandation sur l'Inspection du Travail. Il ne se trouvait pas de clause semblable, dans cette recommandation, pourquoi en existerait-il une particulière aux marins. L'amendement fut repoussé par 49 voix contre 23. La recommandation concernant les principes généraux de l'inspection du travail maritime fut votée par 96 voix contre 6, celles des armateurs d'Allemagne, de

Danemark, d'Esthonie, de Finlande, de Norvège et de Suède.

Les principes généraux que nous trouvons dans la recommandation peuvent se résumer ainsi :

I. — Objet de l'inspection. — La tâche essentielle est d'assurer l'application de lois et tous les règlements concernant la protection des gens de mer dans l'exercice de leur profession.

II. — Son organisation. — Faire dépendre les autorités chargées d'assurer le contrôle précédent d'une même administration centrale, et en cas d'impossibilité, établir une liaison étroite et une collaboration constante entre ces autorités. En outre des relations régulières doivent exister entre ces autorités et celles chargées de l'inspection du travail industriel dans le domaine qui leur est commun.

III. — Un rapport annuel est établi par l'autorité centrale avec la collaboration des services de contrôle sur la protection des gens de mer. Ce rapport contiendra une liste des lois et des règlements nationaux visant les conditions et le contrôle du travail des gens de mer, des tableaux statistiques accompagnés de commentaires utiles y seront joints.

IV. — Les pouvoirs de surveillance des autorités de contrôle consistent dans le droit à visiter à toute heure du jour ou de la nuit tout bâtiment naviguant sous le pavillon national, à interroger sans témoin le personnel du navire, à procéder à toutes enquêtes, à se faire communiquer tous les papiers du bord dont la tenue est prescrite par les lois et qui se réfèrent à l'objet de l'inspection. Les inspecteurs doivent justifier de leur identité et sont tenus, sous peine de sanctions pénales ou disciplinaires, de ne rien révéler du secret des affaires commerciales. Les autorités de contrôle ont le droit, en cas de gravité exceptionnelle, comme

dernier moyen, d'empêcher la sortie du navire. Elles peuvent prescrire dans les cas particuliers diverses mesures immédiates et accorder quelques dérogations pour certaines dispositions. Un recours est toujours admis contre ces actes devant l'autorité administrative ou judiciaire, suivant la législation du pays.

Les législations nationales doivent contenir des dispositions permettant au capitaine et à l'équipage, sous certaines conditions, de demander une inspection.

Il est souhaitable que les armateurs et les gens de mer coopèrent à ce contrôle, soit directement, en leur donnant toute liberté pour signaler les infractions, soit par leurs mandataires et que des commissions mixtes, composées d'armateurs et de gens de mer soient instituées.

Les agents de contrôle sont choisis de manière à donner pleine confiance aux armateurs et aux gens de mer. Ils doivent posséder les qualités garantissant leur impartialité les connaissances techniques nécessaires, n'avoir aucun intérêt financier dans les entreprises qu'ils contrôlent, et être des fonctionnaires publics indépendants des gouvernements. Ils peuvent se faire assister d'experts compétents ayant la confiance des armateurs et des gouvernements.

La Conférence recommande aussi que les agents de contrôle, puissent participer aux enquêtes sur les naufrages et les accidents à bord, contribuer à la prévention des accidents et collaborer à la préparation des projets de lois et règlements relatifs à la protection des gens de mer.

CHAPITRE III

Autres Questions maritimes étudiées par le Bureau International du Travail.

SECTION I

Le Bureau International du Travail a abordé l'étude d'autres questions que celles vues précédemment, mais pour les sujets dont nous allons parler, les travaux sont bien moins avancés et les enquêtes ne sont pas terminées. Ces recherches ont été provoquées par les demandes de gouvernements ou d'organismes officiels. Elles portent sur :

a) La protection de la santé du marin, ce qui répond à un désir exprimé par la Conférence Internationale du Travail à sa Treizième session. Deux autres organisations y collaborent : le Comité permanent pour le bien-être du marin, et la Section d'hygiène de la S. D. N. et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge. On a commencé par le problème de la prévention de la tuberculose.

b) Le problème de la sécurité des gens de mer, en collaboration avec l'Organisation des Communications et du transit de la S. D. N. de qui relève toute la question de la sécurité générale de la navigation.

c) La réglementation du chargement des navires qui répond à une demande de la Commission paritaire maritime en octobre 1923.

d) Le surchargement des navires et les règles relatives à la ligne de charge, à la suite des demandes de l'Association

internationale de la Marine marchande, en 1926, et de la Commission paritaire maritime.

e) Les conséquences pénales des fautes professionnelles commises en haute mer et entraînant des abordages, les sanctions à appliquer et les juridictions compétentes en ces cas, sur la demande de l'Association internationale des officiers de la marine marchande comme conséquence à l'affaire du Lotus.

Les résolutions votées dans les Conférences Internationales du Travail ont amené le Bureau international du Travail à se documenter sur certains problèmes et à les approfondir.

En 1920, à Gênes, fut adoptée une résolution exprimant le vœu que l'on créa « dans tous les ports autant que possible, et en tout cas dans ceux des principales villes maritimes, des écoles professionnelles et complémentaires à l'usage des marins ». Le B. I. T., se conformant à ce désir, mit à l'étude la question de l'enseignement technique maritime.

En 1926, l'avant-projet de convention sur les sanctions disciplinaires et pénales échoua à la Conférence. Celle-ci montra cependant, par le vote d'une résolution, qu'on devait chercher une solution pour résoudre le problème. La Conférence demandait que le Conseil d'Administration chargea le B. I. T. de poursuivre l'étude des sanctions à apporter dans les divers pays, à la violation des contrats d'engagement des gens de mer, particulièrement par la désertion ou l'absence sans permission. Les résultats de l'enquête du Bureau seraient soumis pour être étudiés à la Commission paritaire maritime au point de vue international.

La treizième session de la Conférence internationale du

Travail, en 1929, adopta plusieurs résolutions. Une affirmait la nécessité de ne pas obliger les officiers et marins porteurs de papiers d'identité avec photographie délivrés par leurs autorités nationales à présenter un passeport ordinaire au débarquement dans les pays étrangers. Une autre portait sur le travail et le traitement des marins asiatiques, employés hors de leur pays ou à bord des navires étrangers.

SECTION II

Deux catégories de gens de mer, les marins de la navigation intérieure et les pêcheurs, qui souvent ne sont pas englobées par les Conventions et les Recommandations maritimes dans leur champ d'applications furent l'objet de plusieurs résolutions outre les deux recommandations que nous avons vues dans le Chapitre III de la III^e partie sur la durée des heures de travail.

A Gênes, la recommandation votée sur la navigation intérieure avait donné peu de résultats. En 1929, une résolution invite le B. I. T. à reprendre l'étude de la question, de la durée du travail. Une autre résolution y ajoute le traitement équitable des marins employés à bord de bateaux naviguant dans les eaux territoriales ou sur les fleuves internes du pays dont ces marins sont ressortissants. Le B. I. T. s'est intéressé au sujet qui lui était soumis, et en a chargé plus spécialement un Comité mixte de six membres, trois membres de l'Organisation du Commerce et du Transit, et trois membres du Conseil du B. I. T., ainsi qu'un Comité d'experts de neuf membres.

Les résolutions concernant les conditions de travail dans l'industrie de la pêche ont été votées en 1926. Ce sont :

Une résolution invitant à inscrire à l'ordre du jour d'une

prochaine session de la Conférence la question du contrat d'engagement dans la pêche maritime ainsi que dans les autres navigations exclues de la convention.

Une résolution invitant les gouvernements de tous les pays maritimes à prendre s'ils ne l'ont pas encore fait des mesures propres à assurer le rapatriement des marins pêcheurs débarqués à l'étranger.

Enfin une résolution relative à la pêche des éponges et aux autres produits sous-marins ainsi rédigée :

« Considérant qu'en raison des conditions dans lesquelles il s'exerce loin de tout contrôle administratif ou autre, le travail de la pêche aux éponges, des perles de toutes classes, du corail et en général des produits sous-marins, peut donner et donne lieu à des abus.

« Considérant qu'en raison du caractère exceptionnellement insalubre et dangereux, ces travaux causent de nombreuses victimes parmi ceux qui y sont occupés.

« La neuvième Conférence internationale du travail demande au Bureau international du Travail de recueillir tous renseignements sur les conditions dans lesquelles s'effectuent ces travaux et d'étudier quelles mesures seraient propres à protéger ces travailleurs ».

Les questions précédentes nous montrent l'étendue de l'œuvre accomplie par le B. I. T. dans le domaine maritime. Le B. I. T. se documente sur tous les sujets touchant à la protection internationale des gens de mer, les étudie et possède ainsi les bases nécessaires d'informations lorsqu'une question nouvelle est inscrite à l'ordre du jour.

CHAPITRE IV

Résultats de la Réglementation Internationale du Travail des Marins.

SECTION I.

Nous avons vu l'élaboration des conventions et des recommandations pour la protection internationale des marins, ainsi que leur contenu. Nous remarquons que presque tous les projets ont été étudiés et adoptés à des sessions spéciales de la Conférence Internationale du Travail, à cause de la nature particulière du travail maritime. Le quart des sessions de la Conférence ont été occupées par des questions exclusivement maritimes : la 2^e session,, la 9^e et la 13^e session.

Il s'agit de savoir maintenant si les accords conclus ont produit leur effet. Il ne suffit pas qu'un projet de convention soit adopté dans une Conférence, il faut aussi que les Etats le ratifient pour qu'ils soient liés par une réelle convention.

Tous les gouvernements membres de l'Organisation internationale du travail doivent, quelqu'ait été le vote de leurs délégués à la Conférence soumettre les projets de conventions et les recommandations aux autorités législatives dans le délai d'un an ou de 18 mois. Si le Parlement refuse son approbation, l'Etat n'a aucune obligation. Dans le cas contraire, pour une recommandation le gouverne-

ment n'a qu'à informer le Secrétaire général de la S. D. N. des mesures prises, tandis que pour un projet de convention il transmet sa ratification au Secrétaire général de la S. D. N. Quand un Etat a ratifié une Convention, il se trouve tenu, par un véritable engagement contractuel qui l'oblige à adopter les dispositions rendant la convention opérante et à fournir chaque année au Conseil d'administration un rapport sur son exécution.

Les publications du B. I. T. nous donnent les résultats suivants au 1^{er} mars 1933.

Convention concernant le placement des marins, prohibition des marchands d'hommes et des bureaux publics payants, ratifiée par 19 Etats dont : l'Allemagne, l'Australie, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, la Grèce, le Japon, la Norvège.

Convention donnant une indemnité de chômage en cas de perte du navire par naufrage ratifiée par 17 nations dont : l'Allemagne, la Belgique, le Canada, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie.

Convention concernant le contrat d'engagement des marins ratifiée par 14 Etats dont : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Inde, l'Italie.

Convention visant à rapatrier les marins ratifiée par 12 Etats dont : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Inde, l'Italie.

Convention donnant l'âge minimum des enfants sur les navires, ratifiée par 24 Etats dont : l'Allemagne, la Belgique, le Canada, l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie le Japon, la Norvège, les Pays-Bas.

Convention concernant l'examen médical des jeunes gens d'au-dessous 18 ans sur les navires, ratifiée par 23 Etats dont : l'Allemagne, la Belgique, le Canada, l'Espagne, la

France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Inde, l'Italie, le Japon, les Pays-Bas.

Convention limitant l'âge minimum des soutiers ou chauffeurs sur les navires, ratifiés par 25 pays dont : l'Allemagne, la Belgique, le Canada, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas.

Les recommandations ne créant pas d'obligations ont moins d'influence sur la législation nationale pour la protection des gens de mer.

Les Etats qui ont fourni des renseignements sur les mesures prises à la suite des recommandations sont rares, 13 en moyenne. Si l'on observe qu'une recommandation n'oblige à produire aucun rapport périodique, on voit que les informations sont plutôt restreintes.

Le rapport du Directeur de 1932 nous donne pour cette date les résultats suivants :

Recommandation tendant à limiter les heures de travail dans l'industrie de la pêche. 13 Etats avaient déclaré avoir pris des mesures conformes à cette recommandation dont : l'Australie, le Canada, la France, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Norvège.

Recommandation tendant à limiter les heures de travail dans la navigation intérieure, a inspiré un certain nombre de mesures dans 13 Etats dont : l'Australie, le Canada, la France, l'Italie, le Japon, la Norvège.

Recommandation concernant l'assurance des marins contre le chômage a fait l'objet de mesures législatives ou autres dans 14 Etats : l'Allemagne, l'Australie, le Canada, la France, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Norvège.

Recommandation concernant l'établissement de statuts nationaux des marins : 14 Etats avaient communiqué au

Secrétariat général de la S. D. N. les mesures prises conformément à ces directives :

L'Allemagne, l'Australie, le Canada, la France, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Norvège.

Recommandation concernant le rapatriement des capitaines et des apprentis a inspiré des mesures dans 12 Etats : l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Inde, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas.

Recommandation concernant les principes généraux de l'Inspection du travail des gens de mer a fait l'objet de mesures dans 12 Etats : l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Inde, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas.

*
* *

L'œuvre du Bureau International du Travail dans le domaine maritime n'a donc pas été vaine ; il a largement réussi. Les conventions maritimes sont celles qui ont été le plus souvent ratifiées par les membres de l'Organisation internationale du Travail, surtout si l'on remarque qu'elles l'ont été par les principaux Etats maritimes.

Dans le livre *Dix ans d'organisation internationale du Travail*, édité par le Bureau International du Travail, on classe les conventions en cinq catégories d'après le nombre de ratifications et l'on voit qu'actuellement les conventions maritimes dont trois concernant l'emploi des jeunes gens à bord des navires viennent au second rang avec une moyenne de 19 ratifications après les conventions relatives aux enfants.

Plusieurs membres très importants, la Grande-Bretagne, le Japon, la Norvège, etc..., n'ont pas adhéré à quelques conventions, mais il n'en est pas moins vrai que dans ce

domaine les ratifications sont les plus nombreuses des Etats les plus intéressés.

Observons que si dans quelques cas plusieurs lois favorables aux marins existaient antérieurement à la Convention, le plus souvent des lois postérieures à sa ratification ont dû être votées. Ces nouvelles lois avaient pour but de mettre d'accord la législation ancienne avec les conventions par des dispositions nouvelles enregistrant les progrès accomplis dans la protection des gens de mer. Nous le constatons chez beaucoup d'Etats, et non seulement chez ceux où la législation sociale était en retard.

Ainsi, pour la convention concernant le placement des marins, la perception d'un droit pour le placement a été interdite en Allemagne par la loi du 16 juillet 1927, en France par la loi du 13 décembre 1926, sur le placement des marins soumis à un contrôle paritaire, en Italie par le décret du 24 mai 1925. En Norvège par la loi du 14 juin 1920 les bureaux de placement privés ont été abolis.

En 1920, dans la quasi totalité des pays, un marin perdait tout droit à un salaire ultérieur en cas de naufrage du navire. Depuis, une compensation est accordée dans les 17 nations qui ont ratifié la Convention sur l'indemnité de chômage, et dans d'autres Etats qui quoique ne l'ayant pas encore ratifiée, comme les pays nordiques, s'en sont inspirés pour prendre des mesures législatives.

Pour les Conventions fixant l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail en qualité de soutiers ou chauffeurs et celle concernant l'examen médical obligatoire des enfants et des jeunes gens employés à bord des bateaux, les pays les ayant ratifiés à l'exception de la France et de la Yougoslavie ont dû adopter une législation nouvelle pour s'y conformer.

La Convention limitant à 14 ans l'âge des enfants sur les navires a obligé 18 pays sur les 23 ayant ratifié la convention à prendre des dispositions législatives dans ce sens.

Une autre conséquence des conventions est que l'Etat lié par elle ne peut la dénoncer brusquement et retirer aux gens de mer les avantages qu'il leur avait reconnus. C'est un élément de stabilité qui n'existe pas dans une loi nationale modifiable à tout moment par le législateur.

Les Conventions et Recommandations ont encore un effet indirect. Dans les pays qui ne les adoptent pas, elles encouragent les personnes qui veulent améliorer la situation des gens de mer à réclamer des lois plus libérales, plus généreuses pour ces « éternels vagabonds ». Elles servent à montrer à l'opinion publique que puisque des pays les appliquent, l'Etat dont la législation sociale est en retard peut agir de même sans craindre une concurrence dont sa générosité le rendrait victime.

SECTION II

Voyons spécialement quelles ont été les conséquences des conventions dans la législation d'un pays qui nous intéresse particulièrement : la France.

Les Conventions maritimes ont été ratifiées par la France durant les années 1928-1929, sauf celle concernant l'âge minimum d'admission des enfants à bord. La ratification de cette convention sera proposée aux Chambres lorsque la prolongation de la scolarité aura été votée. En France, on peut embarquer sur un navire dès qu'on a atteint douze ans si certaines conditions sont remplies. La Convention exige l'âge de quatorze ans. Or en France comme l'obligation

de scolarité cesse à douze ans, dès qu'on a obtenu son certificat d'études, ou à treize ans autrement, si la convention était ratifiée, l'enfant resterait oisif entre douze et quatorze ans. Il est donc logique que l'obligation d'aller en classe soit prolongée jusqu'à quatorze ans et de ratifier seulement après la convention sur l'âge minimum du travail des jeunes gens à bord des navires. C'est d'ailleurs le projet du Ministre, M. de Monzie. Il doit prochainement le présenter aux Chambres.

La loi du 15 février 1929 portant allocation d'une indemnité de chômage au marin en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité du navire au taux prévu par le contrat provient nettement de la convention internationale sur l'indemnité de chômage ratifiée par la France le 21 mars 1929. L'indemnité ne peut être supérieure à deux mois de salaire, elle est privilégiée au même titre que les salaires acquis au cours du dernier voyage.

Le décret du 29 janvier 1928 organisant des bureaux paritaires maritimes se rapporte à la convention sur le placement des navires ratifiée par la France le 25 janvier 1928.

Le Code de Travail Maritime (loi du 13 décembre 1926) et même le Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande (loi du 17 décembre 1926) montrent que la France a utilisé les travaux du B. I. T. et s'est conformé aux conventions qui venaient d'être votées à la neuvième session de la Conférence Internationale du Travail (7-24 juin 1926). La France, par la suite, a pu ratifier les conventions sans avoir à modifier sa législation, puisque dès sa parution son Code de Travail Maritime avait suivi les prescriptions antérieures des Conventions internationales avant même que le gouvernement français les eût ratifiées.

Ainsi, les obligations contenues dans l'article 6 de la

convention sur le contrat d'engagement, ratifiée par la France le 4 avril 1928, exigeant que les droits et devoirs de chacune des parties soient clairement indiqués et que certaines mentions soient contenues dans le contrat d'engagement, se retrouvent dans le Code français du Travail Maritime. L'article 10 du Code, par exemple, déclare que le contrat doit être rédigé en termes clairs et indiquer sa durée.

L'article 8 de la convention demande que les clauses du contrat d'engagement soient affichées dans un endroit facilement accessible à l'équipage, mesure semblable stipulée dans l'article 15 du Code du Travail Maritime. Les causes de résolution du contrat d'engagement (article 93 du code français) sont les mêmes que celles de l'article 10 de la convention. Remarquons aussi qu'un livret mentionnant l'engagement maritime est délivré au marin, article 14 du code français ; c'est le document dont parle les articles 14 et 5 de la convention sur le contrat d'engagement.

Pour la convention concernant le rapatriement des marins ratifiée par la France le 4 mars 1929, si nous faisons le même travail nous constatons une pareille analogie entre le chapitre IV du Code français du travail maritime et la convention : conditions semblables de rapatriement, mêmes frais qui comprennent, dans les deux cas, les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du marin rapatrié (article 5 de la convention et article 88 du Code français).

Le Code français du Travail Maritime énumère encore d'autres principes, comme l'obligation avant tout embarquement de passer une visite médicale, idée déjà soumise aux Conférences Internationales du Travail, mais on s'était borné dans celles-ci à n'exiger cette visite que pour les

jeunes gens âgés de moins de 18 ans (Convention adoptée à Genève, 3^e session, ratifiée par la France le 22 mars 1928).

L'article 6 du Code français défend une rémunération quelconque de la part des marins pour une opération de placement, principe qu'on trouve dans l'article 2 de la Convention de Gênes concernant le placement des marins. L'article 4 de la convention n'a été appliqué que plus tard par le décret du 29 janvier 1928 organisant un système paritaire de placements maritimes (article 4 du décret, composition des commissions paritaires).

Le projet de convention sur les sanctions qui n'a pas abouti à la neuvième session de la Conférence Internationale du Travail a cependant inspiré les législateurs français pour les solutions données dans le Code de Travail Maritime et surtout dans le Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande.

Quelles ont été les applications en jurisprudence des règles introduites par les conventions internationales dans la législation française ? Les arrêts rendus sont peu nombreux. Ceux que nous avons rencontrés sont basés sur les lois françaises et il semble difficile de prétendre que les conventions internationales en sont la cause. Un cas qui nous paraît typique à cet égard est celui cité dans la *Revue Maritime de Droit comparé*. Arrêt de la Cour de Cassation (Chambre des Requêtes du 2 avril 1930).

Les marins Mouchet et Coupey demandaient à la Société Franco-Canada le remboursement des frais de traitement d'une blessure qu'ils prétendaient avoir reçu au service du navire. La Cour rejetta la requête en raison d'une faute inexcusable qu'ils avait commise.

Les attendus de la Cour sont fondés sur la loi française

du 13 décembre 1926. Cet arrêt nous montre que la jurisprudence française ne fonde pas ses décisions sur l'existence des conventions internationales ratifiées par le gouvernement.

Nous avons constaté, en France, ce que nous pouvions apercevoir dans d'autres pays et peut-être mieux, le rôle actif joué par les conventions internationales. Elles ont entraîné les législateurs à améliorer les lois existantes de protection des marins et elles ont servi de modèle dans la composition des lois nouvelles. En France, le Code de Travail Maritime contient, dès sa promulgation en 1926, les dispositions des conventions internationales qui n'auraient dû être obligatoire que deux, trois ans plus tard à l'époque des ratifications. Mais il serait assez osé de prétendre que ce code n'est qu'une simple conséquence des Conférences Internationales du Travail. Si l'on approfondit un peu cette question, on voit que le projet du Code français existait avant la neuvième session de la Conférence Internationale du Travail. Monsieur Ripert, qui participait à la rédaction du projet du B. I. T. a déclaré que dans son élaboration on avait utilisé le projet français comme les lois ou projets étrangers récents. On pourrait dire qu'il y a eu une sorte de collaboration des deux commissions chargées de la composition des lois nationales d'une part, internationales de l'autre.

On trouve, dans le Code français du Travail Maritime, des solutions sur des questions qui n'ont pas été résolues par la Conférence Internationale du Travail ou qui ne sont pas encore venues en discussion devant elle. Les réponses données par le Code français à ces questions sont basées sur les études et sur les projets du B. I. T. Le Code fran-

çais donne toujours aux problèmes causés par la protection des marins la solution la plus généreuse.

Cette réglementation impose aux armateurs français de lourdes charges comme le fait d'ailleurs toute protection sociale. Mais les frais que celle-ci entraîne sont une des causes qui mettent la marine française en état d'infériorité vis-à-vis de ses concurrents qui ont une législation moins rigoureuse. La France possède donc un grand intérêt à ce que cette matière soit entièrement régie par des conventions internationales ratifiées par les Etats Maritimes. Il s'en suivrait la disparition de l'inégalité qui existe entre les nations généreuses envers leur population maritime et les nations égoïstes qui n'aperçoivent que leur avantage économique.

CONCLUSION

La protection des marins s'est considérablement accrue à notre époque grâce aux projet votés dans les Conférences Internationales du Travail et préparés par l'organisation si bien documentée que constitue le Bureau International du Travail. Les gens de mer leur sont redevables des meilleures conditions de vie dont ils profitent depuis la fin de la guerre. Une réglementation internationale comme nous nous en sommes rendus compte est avantageuse à tous les points de vue.

L'œuvre réalisée jusqu'à présent encourage les Etats à poursuivre leur effort et les pousse par elle-même dans cette voie, dans ce mouvement en avant que la crise actuelle ne peut que freiner, mais non arrêter.

En terminant, donnons une pensée émue au grand ouvrier qui s'est le plus dévoué à cette besogne : une grande partie de l'amélioration du sort des marins est l'ouvrage du Bureau International du Travail et de son directeur, M. Albert Thomas, dont l'énergie et le zèle sont arrivés à surmonter bien des obstacles. Beaucoup de difficultés proviennent de l'hostilité des associations d'armateurs, comme l'International Shipping Federation. La tâche d'associer les armateurs aux travaux de l'Organisation internationale du travail fut souvent bien ingrate. Les armateurs et même des marins ont proclamé que les questions intéressant la marine doivent être débattues entre les seules parties intéressées et aboutir à des ententes nationales. Al-

bert Thomas s'employa à dissiper les méfiances qui régnaient et il y réussit. Lorsque les discussions devenaient trop âpres et que l'on craignait de ne pas aboutir, Albert Thomas se levait et proposait une solution qui était toujours adoptée. Ce moyen permettait à la Conférence de continuer.

Cet animateur, malheureusement, n'est plus, mais l'œuvre qu'il a accomplie survit, et l'on peut espérer que les armateurs, les marins et les gouvernements collaboreront dans un but de progrès, de paix et de justice sociale à développer la protection internationale des marins.

Vu :

Le Président,
William OUALID.

Vu :

Le Doyen,
BERTHELEMY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
J. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux.

- BONNECASE (Julien) : *Traité de Droit commercial maritime.*
CAPITANT (Henri) et CUCHE (Paul) : *Précis de Législation Industrielle.*
DANJON (Daniel) et LEPARGNEUR : *Traité de Droit Maritime.*
OUALID (William) : *Cours de Doctorat 1931-32, de Législation Industrielle. — L'Organisation internationale du Travail.*
PIC (Paul) : *Traité élémentaire de Législation industrielle.*
RIPERT (Georges) : *Droit Maritime.*
SCELLE (Georger) : *Précis de Législation industrielle.*
WAHL (Albert) : *Précis théorique et pratique de Droit Maritime.*

Documents officiels.

Le Journal Officiel.

Annuaire de la S. D. N., 1931-1932.

Documents de la Conférence Internationale du Travail. Années 1919 à 1933.

- a) Comptes rendus de la Conférence.
- b) Questionnaires adressés aux gouvernements des Etats membres.
- c) Rapports gris et bleus sur les questions inscrites à l'ordre du jour des différentes sessions de la Conférence.
- d) Rapports du Directeur du B. I. T. aux sessions de la Conférence.

Enquête au sujet de l'application de la loi sur la journée de huit heures dans la marine marchande française, 1925.

Etudes et Documents. — Série P. — Marins.

- a) Le contrat d'engagement des marins. — Recueil des lois et règlements concernant l'engagement, le licenciement, le rapatriement et la discipline des gens de mer.
- b) La protection de la santé des marins contre les maladies vénériennes.
- c) La durée du travail à bord. — Recueils de législation et de contrats collectifs.

*Série Législative du B. I. T.**Clauses des traités de paix relatives au travail.**Projets de Conventions et Recommandations adoptées par la Conférence Internationale du Travail.**Recueil International de Jurisprudence du Travail.**Dix ans d'Organisation internationale du Travail (1919-1929)*

édité par le Bureau International du Travail.

*Informations Sociales.**Revue Internationale du Travail.**Chronique de la Sécurité Industrielle.**Bulletin de la Société de législation comparée.**Revue Internationale du Droit Maritime.**Revue du Droit Maritime comparé.**ARGENTIER (Clément) : Les résultats acquis par l'Organisation permanente du Travail de 1919 à 1929.**RIPERT (Georges) : Les conventions internationales du Travail Maritime de 1926.**RIPERT (Georges) : L'œuvre d'unification du droit maritime.**LORDONNAIS (Pierre) : La réglementation internationale du Travail Maritime (Thèse Paris 1922).*

Abréviation B. I. T. — Bureau International du Travail.

TABLE DES MATIÈRES

<i>Introduction</i>	5
CHAPITRE PRELIMINAIRE. — La Définition du terme marin	12
<i>I^{re} Partie. — Le Statut international du marin.</i>	16
CHAPITRE I ^{er} . — La Conférence de Gênes	16
SECTION I. — La question d'un statut international à la Conférence	16
SECTION II. — Les bureaux de placement et l'assurance contre le chômage dans les législations nationales	21
SECTION III. — La Conférence de Gênes et ses résultats	23
CHAPITRE II. — La Neuvième Conférence de Genève	27
SECTION I. — La Situation avant la Conférence ..	27
SECTION II. — La Conférence et ses résultats	32
CHAPITRE III. — La Treizième Conférence de Genève (L'aptitude professionnelle des gens de mer)	40
SECTION I. — La situation avant la Conférence. ..	40
SECTION II. — La Conférence et ses résultats	43
<i>II^e Partie. — La protection internationale du marin contre les accidents et les maladies.</i>	47
CHAPITRE I. — Les obligations individuelles de l'armateur à l'égard des gens de mer malades ou blessés dans les législations nationales	49
SECTION I. — Le champ d'application	49
SECTION II. — Les risques couverts	51
SECTION III. — Les prestations.	55
SECTION IV. — La solution des litiges	60
CHAPITRE II. — L'assurance-maladie des gens de mer dans les législations nationales	63
SECTION I. — Le champ d'application	63
SECTION II. — Les prestations	66
SECTION III. — Les ressources et les institutions d'assurance	70

SECTION IV. — La solution des litiges	73
CHAPITRE III. — La Treizième Conférence de Genève.	75
SECTION I. — La réunion de la Conférence	75
SECTION II. — Les réponses des gouvernements à propos des obligations des arma- teurs	76
SECTION III. — Les réponses des gouvernements à propos de l'assurance-maladie obligatoire	80
SECTION IV. — Les projets de conventions	84
CHAPITRE IV. — L'Amélioration des conditions de séjour du marin dans les ports	87
SECTION I. — La situation avant la Treizième Con- férence Internationale du Travail.	87
SECTION II. — La Treizième Conférence Internatio- nale du Travail et ses consé- quences	95
<i>III^e Partie. — La durée du travail du marin</i>	100
CHAPITRE I ^{er} . — La Conférence de Gênes	102
CHAPITRE II. — La Treizième Conférence de Genève ..	109
SECTION I. — La situation avant la Conférence...	109
SECTION II. — La réunion de la Conférence	113
SECTION III. — Les réponses des gouvernements ..	115
SECTION IV. — Le projet de convention	122
CHAPITRE III. — La durée du travail dans des industries maritimes particulières	124
SECTION I. — La durée du travail dans l'industrie de la pêche	124
SECTION II. — La durée du travail dans la naviga- tion intérieure	125
<i>IV^e Partie. — Autres problèmes maritimes résolus ou étu- diés dans les Conférences Internationales du Travail et au B. I. T.</i>	128
CHAPITRE I ^{er} . — La protection internationale des jeunes marins	128
SECTION I. — L'emploi des enfants à bord des navires	128
SECTION II. — La visite médicale des enfants em- ployés à bord	131

SECTION III. — L'emploi des jeunes gens au travail dans les soutes et dans les chauf- feries	133
SECTION I. — Ses caractères particuliers	135
CHAPITRE II. — L'inspection du travail maritime	135
SECTION II. — L'inspection du travail maritime dans les législations nationales.	138
SECTION III. — Les réponses des gouvernements au questionnaire du B. I. T.	142
SECTION IV. — La Neuvième Conférence et ses ré- sultats	145
CHAPITRE III. — Autres questions maritimes étudiées par le B. I. T.	148
SECTION I. — Recherches diverses faites par le B. I. T. sur la protection du ma- rin	148
SECTION II. — Résolutions adoptées sur la naviga- tion intérieure et sur la pêche ..	150
CHAPITRE IV. — Résultats de la réglementation inter- nationale	152
SECTION I. — Les conséquences dans les Etats, en général	152
SECTION II. — Les conséquences dans la France, en particulier	157
<i>Conclusion</i>	163
<i>Bibliographie</i>	165

